



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 13 febbraio 2024



Prime Pagine

13/02/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 13/02/2024	9
13/02/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 13/02/2024	10
13/02/2024	Il Foglio Prima pagina del 13/02/2024	11
13/02/2024	Il Giornale Prima pagina del 13/02/2024	12
13/02/2024	Il Giorno Prima pagina del 13/02/2024	13
13/02/2024	Il Manifesto Prima pagina del 13/02/2024	14
13/02/2024	Il Mattino Prima pagina del 13/02/2024	15
13/02/2024	Il Messaggero Prima pagina del 13/02/2024	16
13/02/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 13/02/2024	17
13/02/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 13/02/2024	18
13/02/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 13/02/2024	19
13/02/2024	Il Tempo Prima pagina del 13/02/2024	20
13/02/2024	Italia Oggi Prima pagina del 13/02/2024	21
13/02/2024	La Nazione Prima pagina del 13/02/2024	22
13/02/2024	La Repubblica Prima pagina del 13/02/2024	23
13/02/2024	La Stampa Prima pagina del 13/02/2024	24
13/02/2024	MF Prima pagina del 13/02/2024	25

Primo Piano

12/02/2024	Ansa Assoporti, corridoi privilegiati Fruit logistic con Nord Africa	26
------------	--	----

12/02/2024	FerPress	27
Assoporti: porti italiani a Berlino per promozione sistema logistico e portuale nel settore orto-frutticolo		
12/02/2024	ilsole24ore.com	28
Porti italiani in caduta. Calano le merci in 14 Authority su 16		
12/02/2024	Informare	29
Il 22 febbraio a Roma il convegno celebrativo "1994-2024: 30 anni insieme nei porti" Trent'anni dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84		
12/02/2024	Informatore Navale	31
Assoporti: i porti italiani a Fruit Logistica Berlin 2024 - La promozione del sistema logistico e portuale nel settore orto-frutticolo		
12/02/2024	Informazioni Marittime	32
Trent'anni insieme nei porti, Guardia Costiera e Assoporti annunciano il seminario celebrativo		
12/02/2024	Messaggero Marittimo	33
Fruit logistica: sinergia dei porti italiani per attrarre investimenti		
12/02/2024	Port Logistic Press	34
I porti italiani a Berlino per promuovere il sistema logistico dell'orto-frutticolo		
12/02/2024	Sea Reporter	35
I porti italiani al Fruit Logistica di Berlino		

Trieste

12/02/2024	Ansa	36
Fedriga, 'il ricatto sul canale di Suez è inaccettabile'		
13/02/2024	Messaggero Veneto Pagina 30	37
Varata nave cargo Il nome in omaggio a Porto Nogaro		

Savona, Vado

12/02/2024	Shipping Italy	39
Nessun risarcimento per i depositi di bitume a Savona		
12/02/2024	The Medi Telegraph	41
Mancata realizzazione del deposito bitumi a Savona, la Regione Liguria vince il ricorso al Consiglio di Stato		

Genova, Voltri

12/02/2024	BizJournal Liguria	42
Porto di Genova, Msc conferma interesse su merci e crociere		
12/02/2024	Messaggero Marittimo	43
Aponte a Genova conferma l'interesse su merci e crociere		
12/02/2024	PrimoCanale.it	44
Aponte incontra porto, Comune e Regione a Palazzo San Giorgio		
12/02/2024	PrimoCanale.it	45
Porto Genova tra crisi internazionali e prospettive: parla Edoardo Rixi		

12/02/2024	Ship Mag	46
Stop per il rinnovo del contratto dei portuali, a Genova tutto pronto per l'assemblea dei lavoratori		
12/02/2024	Ship Mag	47
Salone Nautico di Genova, aperte le iscrizioni		
12/02/2024	Shipping Italy	48
Illustrato in anteprima ad Aponte il nuovo Prp di Genova		

Ravenna

12/02/2024	FerPress	49
Porto di Ravenna: nel 2023 movimentate 25,5 mln di tonnellate. Record per le crociere		
12/02/2024	Informare	50
Nel quarto trimestre del 2023 il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -11,9%		
12/02/2024	Messaggero Marittimo	52
Porto di Ravenna: 25,5 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2023		
12/02/2024	Ravenna Today	54
Crisi di Suez, guerre e alluvione pesano sul Porto: nel 2023 movimentate 1,8 tonnellate in meno		
12/02/2024	Ravenna Today	58
Marinara messa in vendita, Grandi (Viva Ravenna): "Mancata valorizzazione colpa del Comune"		
12/02/2024	RavennaNotizie.it	59
Porto di Ravenna, calo di traffico: nel 2023 movimentate 25,5 milioni di tonnellate (-6,9% rispetto al 2022)		
12/02/2024	ravennawebtv.it	64
Ravenna in Comune: Marinara, i cocci alla fine del giochino		
12/02/2024	ravennawebtv.it	66
Porto di Ravenna: Nel 2023 movimentate meno merci, ma è record di crociere		
12/02/2024	Ship Mag	71
Porto di Ravenna, cala il traffico (-1,8 milioni di tonnellate) ma è record per le crociere/Il report		
12/02/2024	Shipping Italy	72
Grimaldi completa il puzzle ravennate		
12/02/2024	Shipping Italy	73
A Ravenna nel 2023 calano del 6,9% le merci movimentate, ma è record per le crociere		

Livorno

12/02/2024	Agenparl	77
La mostra fotografica del Progetto "Il porto delle donne. Le donne nel settore portuale e marittimo perché no?" arriva alla Camera dei Deputati		
12/02/2024	Agenparl	79
Firmato in Comune un protocollo d'intesa per la valorizzazione della Fortezza Vecchia		
12/02/2024	Informazioni Marittime	81
Campania e Sardegna adottano il Port Community System toscano		
12/02/2024	Messaggero Marittimo	83
Grimaldi: "Livorno strategico per movimentazione merci e passeggeri tra Centro/Nord e resto del mondo"		

12/02/2024	Messaggero Marittimo	84
Fortezza vecchia Livorno: un'unica gestione		
12/02/2024	Messaggero Marittimo	86
Il 'Porto delle donne' arriva alla Camera dei Deputati		

Piombino, Isola d' Elba

12/02/2024	Messaggero Marittimo	87
Gas & Heat punta il porto di Piombino per un progetto sull'idrogeno liquido		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

13/02/2024	corriereadriatico.it	88
Il Madiere, Santori lascia la presidenza: «Lunga battaglia per difendere il porto di Civitanova»		

12/02/2024	vivereancona.it	89
L'UNIVPM ospita il Workshop "Il mare nelle città"		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

12/02/2024	CivOnline	91
Porto crocieristico di Isola Sacra, il consigliere Marotta: «Ci sono gravi criticità e carenze documentali»		

12/02/2024	CivOnline	92
Porto turistico a Fiumicino: il Mibact boccia il progetto		

12/02/2024	La Provincia di Civitavecchia	93
Porto crocieristico di Isola Sacra, il consigliere Marotta: «Ci sono gravi criticità e carenze documentali»		

12/02/2024	La Provincia di Civitavecchia	94
Porto turistico a Fiumicino: il Mibact boccia il progetto		

Napoli

12/02/2024	Asso Napoli	95
Nauticsud, oggi De Luca agli Stati Generali della Nautica		

12/02/2024	Gazzetta di Napoli	96
Al NauticSud gli Stati Generali della Nautica con De Luca e Bonaccini		

12/02/2024	Il Nautilus	97
De Luca: "100 milioni dei fondi di coesione e sviluppo andranno alla portualità e attracchi della nautica da diporto"		

12/02/2024	Ildenaro.it	99
Nautica da diporto, carenze infrastrutturali: oggi De Luca agli Stati generali del settore		

12/02/2024	Informatore Navale	100
Convegno AFINA - De Luca: "100 milioni dei fondi di coesione e sviluppo andranno alla portualità e attracchi della nautica da diporto"		

13/02/2024 **Sea Reporter** 102
Gaetano Manfredi: "Napoli ha bisogno di posti barca"

Salerno

12/02/2024 **Arch Daily Br** 104
Terminal Marittimo de Salerno / Zaha Hadid Architects

12/02/2024 **Cronache Della Campania** 105
Taglio corse marittime in Costiera Amalfitana: disagi per pendolari e turisti

12/02/2024 **Salerno Today** 106
Costiera Amalfitana, Travelmar comunica la riduzione delle corse dei traghetti

Bari

12/02/2024 **Port News** 107
Il porto di Bari accelera sul trasporto intermodale

Brindisi

12/02/2024 **Brindisi Report** 109
Costa Morena Est: completati tre attraversamenti in gomma su raccordo ferroviario

12/02/2024 **Brindisi Report** 111
Ocean Viking: "Chiediamo il rilascio immediato della nave così può tornare a salvare vite"

12/02/2024 **Il Nautilus** 114
Porto di Brindisi: nuovo, significativo impulso al miglioramento dell'operatività e della sicurezza del porto

12/02/2024 **Il Nautilus** 116
La Fregata tedesca Hessen parte per missione Ue nel Mar Rosso

12/02/2024 **Informazioni Marittime** 117
Porto di Brindisi, completati i gommati per binari su Costa Morena

12/02/2024 **Messaggero Marittimo** 119
Brindisi: più sicurezza in porto con tre nuovi attraversamenti sul raccordo ferroviario

12/02/2024 **Puglia Live** 121
Porto di Brindisi: nuovo, significativo impulso al miglioramento dell'operatività e della sicurezza del porto.

12/02/2024 **Ship Mag** 123
Il porto di Brindisi punta sul trasporto intermodale

12/02/2024 **Shipping Italy** 124
Più agevoli le operazioni su rotaia nel porto di Brindisi

Taranto

12/02/2024 **Ship Mag** 126
Alessandro Becce è il nuovo amministratore delegato di San Cataldo Container Terminal

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

12/02/2024	Ansa	127
<hr/>		
12/02/2024	Ansa	128
<hr/>		
12/02/2024	Corriere Della Calabria	129
<hr/>		
12/02/2024	Il Nautilus	130
<hr/>		
12/02/2024	Informare	131
<hr/>		
12/02/2024	Informatore Navale	132
<hr/>		
12/02/2024	Messaggero Marittimo	133
<hr/>		
12/02/2024	Sea Reporter	134
<hr/>		
12/02/2024	Shipping Italy	135
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

12/02/2024	Ansa	137
<hr/>		

Cagliari

12/02/2024	Ansa	138
<hr/>		
12/02/2024	Ansa	139
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

12/02/2024	Stretto Web	140
<hr/>		

Catania

12/02/2024	Informare	141
<hr/>		

Augusta

12/02/2024	Siracusa Oggi	142
<hr/>		
12/02/2024	Siracusa Oggi	144
<hr/>		

Focus

12/02/2024	Informatore Navale	145
<hr/>		
12/02/2024	Informatore Navale	146
<hr/>		
12/02/2024	Informazioni Marittime	148
<hr/>		
12/02/2024	L'agenzia di Viaggi	149
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 50-C - Tel. 06 988281

FONDATA NEL 1876

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



L'Udinese batte Allegri Sconfitta della Juve E l'Inter si allontana

di **Alessandro Bocci**
a pagina 50



Le reazioni del mercato Tod's sale in Borsa In calo Saras

di **Bertolino, Chiesa, Polizzi**
alle pagine 36 e 37



La guerra Scontro con l'Onu, negato l'ingresso a una funzionaria italiana. Kamala Harris: pronta a servire da leader

Blitz e bombe, liberati due ostaggi

Raid israeliano a Rafah. Hamas accusa: decine di vittime. Tensione Biden-Netanyahu

IL DOPO SANREMO IN TV

Un altro caso in Rai Dargen «zittito», è polemica su Venier

di **Antonella Baccaro**



Mara Venier zittisce Dargen D'Amico mentre parla di migranti e nel fuorionda dice ai giornalisti «mi mette in imbarazzo». Polemica sulla conduttrice di *Domenica In* che sul palco del Festival nell'ultima trasmissione ha ospitato i cantanti. Ed è un caso anche l'adesione di Venier al comunicato Rai di solidarietà a Israele dopo le parole di Ghall che aveva detto «...stop al genocidio». Intanto, a Napoli la madre di Gioglio contesta il premio a Geolier.

L'ANNUNCIO DEL PADRE

Salis, la scelta di chiedere i domiciliari in Ungheria

di **Federico Berni**

a pagina 12

LA POTENZA SCARICA

di **Giuseppe Sarcina**

Male con Netanyahu. Male con Fejzizano Al-Sisi. Ancora peggio con gli ayatollah. La strategia per il Medio Oriente di Joe Biden è in grave difficoltà su tutta la linea. Sappiamo che il recente viaggio nella regione compiuto dal Segretario di Stato, Antony Blinken, non ha scalfito la posizione del premier israeliano, deciso a sferrare una pesante offensiva anche a Rafah, l'ultima zona cuscinetto nella Striscia di Gaza. Altre stragi di civili in arrivo, quindi. Il presidente americano, riferiscono i media statunitensi, è a un passo dalla rottura con il governo israeliano. Sarebbe uno strappo drammatico, di portata storica. Ma non è il solo rischio in campo. Stando a fonti da noi consultate, risulta che anche l'incontro al Cairo tra Blinken e il presidente Al-Sisi, lo scorso 7 febbraio, sia stato ruvido oltre ogni previsione. Gli Usa forniscono un miliardo e trecento milioni di dollari di aiuti all'anno all'Egitto, contribuendo, insieme con Arabia Saudita ed Emirati Arabi, a tenere in piedi il Paese. È logico, quindi, pensare che Blinken si aspettasse maggiore collaborazione. Gli abitanti di Gaza premono sulla frontiera di Rafah, con i carri armati israeliani alle spalle e, davanti, il muro costruito dagli egiziani.

continua a pagina 34

di **Davide Frattini**

Bombe dal cielo e dal mare su Rafah per proteggere il blitz di terra che i soldati israeliani, assieme agli agenti dei servizi, hanno messo a segno liberando due ostaggi tenuti segregati da Hamas dal 7 ottobre. Uccisi tutti i terroristi di guardia, ma vittime dell'operazione militare anche numerosi civili. A tornare fra le braccia dei cari sono due uomini di 60 e 70 anni. Altri tre loro compagni, sostiene Hamas, sarebbero morti nel raid. Fin qui la guerra. Proprio mentre non arrivano notizie rassicuranti dalla diplomazia, Netanyahu sempre più ai ferri corti con Biden, che vuole far tacere le armi. Ma Israele si scontra di nuovo anche con l'Onu, negato l'ingresso a una funzionaria italiana. Mentre negli Usa Kamala Harris agita la scena: «Pronta a servire da leader».

alle pagine 2, 3 e 15
Olimpio, Privitera, Salom



Luis Har, a sinistra, ostaggio di Hamas. Abbracciato dai parenti dopo essere stato liberato dagli israeliani

L'INCHIESTA, LA SOCIETÀ-CASSAFORTE

Gli Agnelli e l'eredità I pm: «Nella Dicembre evidenti anomalie»

di **Gerevini, Lorenzetti e Nerozzi**

«Evidenti anomalie nell'assetto della Dicembre». Così i pm di Torino nel decreto di perquisizione dopo l'annotazione della finanza.

a pagina 21

BOLOGNA, MATTEUZZI UCCISA NEL 2022

Alessandra, ergastolo all'ex che la massacrò

di **Alfio Sciacca**

Ergastolo all'ex calciatore Giovanni Padovani che nell'estate di due anni fa massacrò a martellate e uccise Alessandra Matteuzzi, la fidanzata che lo aveva lasciato.

a pagina 19

GIANNELLI



LA VISITA DEL PRESIDENTE ARGENTINO A ROMA

Il Papa, la politica: Milei-show

di **Marco Galluzzo e Gian Guido Vecchi**

Il governo Esulta la Lega. Meloni: noi compatti Trattori, nuova intesa «Più esenzioni Irpef»

di **Fabrizio Caccia e Marco Cremonesi**

Positivo l'incontro al ministero degli agricoltori che da giorni protestano contro Ue e governo percorrendo l'Italia in lungo e in largo con i loro trattori. Trovata, in serata, l'intesa sul tetto dell'Irpef: si era parlato di un'esenzione per i redditi fino a 10 mila euro, ora si è aggiunta una riduzione del 50% per i redditi che vanno da 10 a 15 mila euro. Tutti soddisfatti nell'esecutivo. E Meloni: «Con sfumature diverse, ma siamo compatti».

alle pagine 4 e 5
Piccolino, Valentino

MARINA CAPROTTI, ESSELUNGA

«Falce e carrello Rilancio il libro in onore di papà»



di **Stefano Lorenzetto**

La presidente di Esselunga Marina Caprotti: «Riporto in libreria *Falce e carrello* per onorare la memoria di papà».

alle pagine 22 e 23

Carlo Sgorlon
La foiba grande
Dol 10 FEBBRAIO in edicola
CORRIERE DELLA SERA
OGGI

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Il balcone di Geolier

Si talvolta il ritorno dell'eroe può essere irto di pericoli, l'affaccio al balcone risulta sempre esiziale. Il rapper ha guardato di sotto, dove c'era una folla che lo osannava e sparava fuochi d'artificio in suo nome, e non si è tenuto più: «Visto che loro hanno fischiato noi, fischiamo noi loro!». Il ha aizzati in napoletano. Da compiere a incendiario nel volgere di poche ore. Quale dei due sarà il vero Geolier? Forse entrambi. Anche lui, come tutti, contiene moltitudini. Proprio per questo mi permetto di dargli una dritta: si tenga lontano dai balconi. Senza scomodare precedenti eccessivi, per informazioni può chiedere al suo concittadino Di Maio, che su un balcone aboli addirittura la povertà.

Modenantiquaria

XXXVII Mostra di Alto Antiquariato

10-18 febbraio

in contemporanea:
PETRA SCULPTURA

www.modenantiquaria.it

orari: lun, mar e mer: 15 - 19
gio, ven, sab e dom: 10.30 - 19





Arrestato l'imprenditore Langellotto, pregiudicato per concorso esterno, per stalking al nostro Vincenzo Iurillo. Gli diceva: "Agli scrittori tagliano la testa"



Martedì 13 febbraio 2024 - Anno 16 - n° 43
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

INTERVISTA A LANDINI
"Stellantis, colpe di chi ha gestito Ora alzare i salari"



◉ CANNAVÒ A PAG. 7

INCHIESTA SU ELKANN
Marella svizzera: i dubbi per voli e libri sui giardini

◉ BOFFANO A PAG. 6

FDI AL VOTO EUROPEO
Vertice con Lollo e Arianna: Giorgia in lista, ministri no

◉ SALVINI A PAG. 15

GOVERNO FREGATO IN UE
Migranti, l'Italia sconfitta: regole dure sui minori

◉ HANSENS, MAGGIORE E MIRANO A PAG. 14

LA RADIO FA 100 ANNI
Arbore: "Gli scherzi con Boncompagni e il cazzeggio libero"

◉ Alessandro Ferrucci

Oggi è la Giornata mondiale della radio. Quest'anno sono 100 anni dalla sua nascita. E Renzo Arbore, di questi 100, ne ha condivisi quasi 60. Lui è maestro, professore, ingegnere, tecnico, apostolo, guida, guru, memoria storica dell'unico mezzo che non conosce crisi.

Com'è sta la radio?
Benissimo: si rinnova continuamente, sa adeguarsi.

A PAG. 18



GAZA: IL GRIDO DI DOLORE DI MARA VENIER.

E BASTA, PERDI!

COSSI MI METTETE IN DIFFICOLTÀ!



"DOPPIA DIFESA" Respinta a Cagliari la querela contro il Fatto

La onlus-bluff di Bongiorno "Molti spot, ma pochi aiuti"

◉ Secondo i pm l'associazione fondata nel 2007 con Hunziker "non poteva evadere le richieste quotidiane di aiuto dalle vittime", confermando di fatto la nostra inchiesta di Selvaggia Lucarelli



◉ IURILLO E LUCARELLI A PAG. 8 - 9

Il regalo di Trump

◉ Marco Travaglio

Il segretario generale Nato Jens Stoltenberg e l'ex e forse futuro presidente Usa Donald Trump hanno parlato del futuro dell'Europa. Il primo l'ha condannata a "decenni di confronto con la Russia" perché "se Putin vince in Ucraina non c'è garanzia che non aggredisca altri Paesi" e "dobbiamo espandere la nostra industria militare più velocemente, aumentare le forniture all'Ucraina e rifornire le scorte" per "passare da una produzione lenta da tempi di pace a una veloce da tempi di guerra". Il secondo ha riferito la sua risposta al capo di un grande Stato europeo che gli chiedeva se lo difenderebbe da un attacco russo nel caso in cui non mantenesse l'impegno Nato di alzare la spesa militare al 2% di Pil: "Non ti proteggerei e incoraggierei i russi a fare quel diavolo che vogliono. Paga i tuoi conti, se no sei un delinquente". La frase di Stoltenberg è passata liscia come acqua fresca, mentre quella di Trump ha indignato le cancellerie europee e la stampa al seguito. Eppure lo scenario Trump conviene all'Europa molto più dello scenario Stoltenberg. Semplicemente qualcuno si ricordi perché esiste l'Europa.

NON SOLO RAI E OGGI IN PARLAMENTO SEI MOZIONI SU ISRAELE

Gaza: Ghali censurato anche da "Repubblica"

NIENTE INTERVISTA MOLINARI LA FA SALTARE: NON CITA IL 7 OTTOBRE. MOLTI ARTISTI (E RAVASI) COL RAPPER. SUL VOTO IN AULA, LE DESTRE CON BIBI E PD IN IMBARAZZO

◉ MARRA E MARZOCCHI A PAG. 2 - 3

GAZA, NO ALL'INGRESSO DI ALBANESE
Israele fa cento morti per liberare 2 ostaggi e chiude le porte all'Onu
Vertice segreto Usa: Biden furioso

◉ CIANCIO E GROSSI A PAG. 4



UFFICIO COLLOCAMENTO
Solinas piazzista di nuovi dirigenti (senza requisiti)



◉ LISSIA A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Ranieri Ghali e Dargenz: pace vietata a pag. 11
- Orsini Zelensky è sconfitto ed epura a pag. 11
- Scanzi Schlein, la signora Tentenna a pag. 11
- Oliva Vincitori della guerra perduta a pag. 17
- Gismondo Sisiso, scienziati e anima a pag. 20
- Luttazzi E ora un po' di erudizione a pag. 10

TAURIANOVA LEGHISTA
Città del Libro: Durigon decide per Sangiuliano



◉ BISONI E GIARELLI A PAG. 16

La cattiveria
Matteo Renzi: "Alle Europee ci metto la faccia". Il tempo di abbassarsi i pantaloni!

LA PALESTRA/PIERGIORGIO GUDDERI





ANNO XXIX NUMERO 37

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 39 - 00187 Roma

quotidiano

Sped. in Ab. Post. - DL 148/2000 Conv. L. 48/2001 Art. 1, c. 1, DL 198/2000

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MARTEDÌ 13 FEBBRAIO 2024 - € 1,80 + € 0,50 con il POGGIO REVIEW n. 26

La stampa tedesca invita a non sottovalutare l'Italia, e fa bene. Ma l'Italia sottovaluta i danni fatti dai governi che continuano a perdere treni

Tra i molti articoli che la stampa internazionale ha scelto di dedicare all'Italia negli ultimi giorni ce n'è uno importante che è la forza della maggioranza...

esplicita dalla Borsa italiana, che è piccola, al l'intero mercato azionario italiano vale poco meno di 800 miliardi di euro, appena il doppio della capitalizzazione di mercato di Lvmh...

una delle imprese è nato da 97,3 a 98,1. Sempre a gennaio, l'Ital ha reso noto che nell'ultimo mese del 2023 l'Italia ha registrato un numero record di occupati...

perdere incalcolabili miliardi come quello di Intel (4 miliardi), sottovalutando quanto possa far male al nostro paese vedere svuotate le fabbriche dello stato...

Qui Palazzo Chigi
Meloni e il loco Milei: aperture e cautela. Rebus Milleproroghe

La premier riceve l'argentino, ma con i piedi di piombo. Patto per l'Irpf. Craxi e si interessa di telematiche

Tutti a Cagliari il 21

Roma. La "cautela" di Giorgia Meloni verso questo anarcoparlante argentino che disprezza lo stato, parte da lontano. Da quando lo scorso dicembre il governo italiano inviò a Buenos Aires per il giuramento del loco la ministra dell'Università...

Milei non è Trump

Cosa può imparare Meloni dalla dottrina anti trumpiana di Milei (e dai tre libri regalati a Papa)

Ieri, quando ha incontrato Javier Milei, Giorgia Meloni si è trovata di fronte l'esponente di una destra strana, diversa da quella che lei è abituata a frequentare. Mentre la destra globale - da Donald Trump a Viktor Orban...

Un Conte in Rai

Fa prove di governo giallo-nero. Manager, direttori, e ora Gomez. La Rai? Sinceramente. Sua.

Roma. A Rai 1 fa la bella vita (in Diretto), a Rai 2 basta il Tango, a Rai 3 ha un LoF. La Rai? E' sinceramente sua, di Giuseppe Conte. Perché dovrebbe protestare contro Meloni? Dire che ci farà un governo è ancora troppo...

Risiko familiare

Elkann, Moratti e Della Valle, e il weekend che ha cambiato il capitalismo italiano

Nel fine settimana in cui a Torino si si seppelliva l'eredità al trono che si era ereditata dai diastasi, che ha fatto l'Italia unita, e a Sanremo si consumava l'ennesimo rito musicale che, unico, tiene insieme un paese...

Parla Sisto

Il viceministro della Giustizia: "E' emergenza suicidi in carcere. Ecco le misure del governo"
Roma. Il governo cerca di trovare una soluzione al problema delle carceri. La soluzione è la prima volta l'esistenza di un'emergenza, per bocca del viceministro della Giustizia, Francesco Paolo Sisto.

Andrea's Version

Ad Ambugo è insediato uno dei porti più trafficati d'Europa di tutto il mondo. Ad Ambugo esistono 35 chilometri quadrati fatti esclusivamente di villoni enormi capeggiati dai Rathaus, una casella con più stanze di Buckingham Palace...

Contarsi e ricontarsi, a Kyiv

Al Maidan tra le proteste sparute a sostegno di Zeluzhny, c'è una ragazza con un cartello: "Anche i soldati si stancano, la vittoria è responsabilità di tutti". La decisione più difficile per l'Ucraina: preparare altri uomini

Kyiv, dalla nostra inviata. La protesta non esiste, ma secondo i pochi che si ritrovano con il ritratto di Valeri Zeluzhny e con il suo nome scritto su una striscia...



irriducibili, sanno che solo Zeluzhny può badare a loro, "l'altro" non sa come farlo. L'altro è Oleksandr Syrsky, nominato capo delle Forze armate ucraine per sostituire Zeluzhny...

Neanche un osso

L'assalto alla Chiesa in Canada, rea di un "genocidio culturale" di cui non c'è una sola prova

Roma. Alla fine di maggio del 2021, un gruppo indigeno canadese della Colombia britannica aveva convocato i media per comunicare il ritrovamento dei resti sepoliti di 215 bambini indigeni nei dintorni di un collegio cattolico, la Kamloops Indian Residential School...

Salvataggio a Gaza

L'operazione con cui Israele ha liberato due ostaggi a Rafah. L'impatto sul negoziato

Tel Aviv. La finestra per la riuscita dell'operazione era strettissima. Da tempo l'esercito israeliano prepara l'azione di salvataggio. E' il primo ministro Benjamin Netanyahu l'aveva approvata già diversi giorni fa...

Doppio gioco a Gaza

Giornalisti di giorno e terroristi di notte. Tunnel sotto l'Unrwa. Ma nessuno vedeva mai niente

Roma. La guerra di Gaza ha rivelato più di un professionista che era un terrorista: insegnanti, medici, operatori umanitari, giornalisti. Così la figlia di Amos Oz, Pania Oz-Salzberger...

Proteggersi da tutto, anche da Trump

La difesa europea è una scelta, non una reazione. Le illusioni finite

Milano. Nel suo libro pubblicato nel 2000, "The America We Deserve", Donald Trump scrive: "Ritirarci dall'Europa farebbe risparmiare al nostro paese milioni di dollari ogni anno". Da presidente, Trump ha ripetutamente minacciato di voler abbandonare gli alleati europei della Nato...

per la Nato. Poi l'allora presidente fu meno brutale e ricordiamo quel vertice più per gli "accordi" che strinse con Vladimir Putin che per il resto, ma la minaccia di Trump alla Nato c'è da sempre. Questo non vuol dire che sia meno grave il fatto che oggi, in campagna elettorale...

Ostuni a testa in giù

L'Adel Museo delle civiltà preclassiche della Murgia meridionale di Ostuni, sui siti CONTO MASTRO CILEGIA

to della sua lista civica (Consiglio comunale) si presentava così: "Sono Luca, ho 31 anni, e sono nato e cresciuto in questa terra. Oggi sono ricercatore in diritto costituzionale all'Università di Bari. Lì mi sono laureato, ho fatto il dottorato, un post doc, ora ho un contratto precario. Rappresento una generazione iperformati, iperqualificati ma pagata poco e male, spesso sfruttata".

Quanto costa la pace

L'Europa deve guardare alla spesa militare russa per capire come (e quanto) proteggersi

Roma. Quando la Russia ha invaso l'Ucraina, Londra aveva scorte di munizioni per l'artiglieria sufficienti per una settimana di combattimenti, la Bundeswehr soltanto per due giorni. "Ma da allora stiamo lavorando a tavolino", ha detto Armin Papperger, l'amministratore delegato di Rheinmetall.

Grammatica pacifista

Sull'Ucraina, c'è un pezzo di Pd che vota senza capire i propri testi. Risposta a quattro onorevoli Dem

Gentile direttore, in relazione all'articolo apparso sabato sul suo giornale intitolato "I pacifisti del Pd in guerra con se stessi" ci preme precisare alcuni aspetti. Il testo della risoluzione citata non parla di invio di armi né di aiuto militare, come si lascia intendere nel pezzo.

Sempre meno sicuri

Nel report della conferenza di Monaco, la Russia perde il primato di minaccia globale

Roma. Zetwensend, svolta epocale. Così il Munich Security Report descrive l'inizio dell'invasione su larga scala dell'Ucraina da parte della Russia quasi due anni fa. Eppure tra la popolazione dei paesi del G7 inizia a diminuire la percezione sul rischio alla sicurezza posto da leadership autoritarie e aggressive (o potenzialmente tali) come quelle di Russia e Cina...

Quanto numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



il Giornale



DA 50anni CONTRO IL CORO

MARTEDÌ 13 FEBBRAIO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 37 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Editoriale

LA SINISTRA CHE ESISTE SOLO PERCHÉ INSULTA

di Alessandro Sallusti

Un altro sincero democratico, tale Luca Dell'Atti, presidente del Museo di Ostuni, posta una fotografia della premier Giorgia Meloni a testa in giù perché, questa volta, colpevole di aver celebrato il Giorno in memoria delle Foibe, il più feroce eccidio compiuto dai comunisti italiani in combutta con quelli titini. Buon erede di quei criminali rossi, Dell'Atti di mestiere fa il professore e ovviamente è di sinistra, pacifista, attento alla salvezza dell'ambiente eccetera eccetera. Non vogliamo infierire contro un disgraziato di Ostuni che vista la malaparata ha poi piagnucolato tutto il giorno e si è prostrato in mille scuse pensando così di salvare la poltrona che occupa. No, ogni famiglia ha i suoi fuori di testa, è che la sua di famiglia - la sinistra politica e culturale - li alimenta quotidianamente spargendo a piene mani odio e disprezzo contro i suoi avversari con largo uso di menzogna.

A destra è difficile, praticamente impossibile, trovare opinionisti o politici di rango giustificare il saluto fascista o l'uso della violenza politica (la Lega ha il primato di sedi e banchetti dati alle fiamme o devastati). A sinistra, viceversa, è una continua corsa a benedire l'illegalità: dalle violenze dei centri sociali all'occupazione selvaggia delle scuole, dagli immigrati che delinquono agli abusi del reddito di cittadinanza è tutto un giustificare (vedi il caso di Ilaria Salis e dei suoi amici picchiatori in Ungheria) e a volte pure esaltare. Intendo che la cosa più grave non è il post del povero Dell'Atti bensì il silenzio assordante della segreteria del Pd Elly Schlein e del leader dei Cinque Stelle Giuseppe Conte sull'eccidio delle Foibe nel Giorno del ricordo.

E quel silenzio che ha indotto il professore (si fa per dire) a fare quel post in una sorta di corsa a essere più realista del re. Esisto perché insulto, esisto perché meno, esisto perché mi accodo agli editoriali di *La Repubblica*, esisto perché il fascismo è sul punto di fare un colpo di stato.

E così facendo non ti rendi conto che non esisti per niente, sei un semplice idiota caduto nella trappola di cattivi maestri. Maestri, certo ma solo nel fare la loro fortuna politica ed economica sulla pelle degli altri.



JAVIER MILEI A «QUARTA REPUBBLICA»

«Lo Stato? La più grande associazione criminale»

Il presidente argentino: «L'Europa è la zona al mondo che cresce di meno»

di Nicola Porro

«Io ritengo che lo Stato sia il nemico, penso che lo Stato sia un'associazione criminale in cui i politici si mettono d'accordo e decidono di utilizzare il loro monopolio per rubare le risorse del

settore privato». Il presidente argentino Javier Milei ha concesso a Nicola Porro un'intervista trasmessa ieri sera a «Quarta Repubblica» su Rete4. Il *Giornale* ne pubblica ampi stralci.

la lettera

«La verità ungherese sulle accuse alla Salis»

di Adam Kovacs* a pagina 5

alle pagine 12-13

GIRO DI VITE DEL MINISTRO

«Bocciare i vandali della scuola»

Valditara al liceo milanese occupato: «Commessi molti reati»

Smentita la bufala dell'Italia sotto tutela Ue

L'opposizione nasce a Sanremo

Ghali, Geolier e Dargen: tre rapper a capo del Pd

Domenico Di Sanzo a pagina 7



GURU Il cantante Ghali durante una delle esibizioni al Festival

la stanza di Feltri

alle pagine 20-21

Il ministro dell'Istruzione Giuseppe Valditara è stato ieri in visita al liceo Severi-Corretti di Milano, devastato durante un'occupazione. «Come un'azione militare, una guerriglia», commenta. E dettaglia l'annunciata tolleranza-zero per le occupazioni.

Coppetti e Manti alle pagine 4 e 14

il COMMENTO

LO SPECCHIO DELLA SOCIETÀ

di Massimo Restelli

Molto si discute degli ingenti danni economici provocati da alcuni facinorosi al Liceo Scientifico Severi di Milano. Vedere ridotti a rottami (...)

segue a pagina 9

ULTIME TRATTATIVE IN MAGGIORANZA

Agricoltori, oggi le misure Meloni compatta il governo «La strada è quella giusta»

Pier Francesco Borgia e Francesco Giubilei

La protesta dei trattori, nata dal basso, manca di un singolo coordinamento e di un leader unitario ma si articola in una serie di gruppi spesso in contrasto tra loro.

con Bellotto alle pagine 2-3

all'interno

BORSA ENTRO IL 2025

La svolta delle Fs passa dalla holding in Piazza Affari

di Osvaldo De Paolini

«S e qualcuno pensa di privatizzare per fare cassa ci metteremo di traverso, non possiamo cedere beni di famiglia solo per recuperare risorse. Penso a Poste, gioiello delle attività pubbliche di servizio al Paese: aziende (...)

segue a pagina 8

GLI USA E LA NATO

Atomica e Kiev I rischi del Trump-bis

Allegri e De Remigis a pagina 11

«IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SOTTO) NONI, NONI» - IL TAVOLO DI LAVORO PER IL C.T. (TAVOLO)

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

LAILA
Olio essenziale di Lavanda
Foglio essenziale di Lavanda angustifolia (Millet)

Laila: farmaco di origine vegetale, Fianco per Farmacia Sileas® (olio essenziale di lavanda angustifolia Millet).

Laila è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Oleum Lavandulae), Foglio Essenziale di Lavanda (Folium Lavandulae) e Foglio Essenziale di Lavanda (Folium Lavandulae).

PREMIERATO COL TELEVOTO

di Luigi Mascheroni



Sanremo, si sa, non è né lo specchio né la fotografia del Paese. Semmai è un raffinato laboratorio per le grandi riforme costituzionali. È nella settimana decisiva dell'Ariston che si valuta se siamo pronti allo *ius soli* (dibattito sul cantante italiano ma etnicamente sospeso), si testa il federalismo (Napoli può avere un'autonomia linguistica?), si sonda la linea in politica estera (il lodo Ghali)... E soprattutto si sperimenta il premierato. In questo senso, visti i risultati di Sanremo 20-24, si può affermare con ragionevole certezza che l'elezione diretta in Italia non funziona, si tratti del vincitore di un festival o del presidente del Consiglio. Come in una gara la cerchia ristretta dei critici musicali (buoni

ma pochi) e quella delle radio (legate ai poteri forti delle case discografiche) hanno maggiore potere rispetto al pubblico del televoto, così in politica le élite e i giochi di Palazzo finiscono col correggere le scelte degli elettori alle urne.

È una vecchia storia. In Italia c'è sempre una casta o un governo dei tecnici che si assume il compito di proteggere il popolo da se stesso.

Forse, però, il Cantante d'Italia eletto col sistema maggioritario a doppio turno funzionerebbe... Chissà.

La verità è che noi italiani - abituati al voto di scambio e alle sim taroccate - la sovranità popolare ce la dobbiamo ancora meritare. La democrazia ha un costo. E 51 centesimi per un televoto, purtroppo, non bastano.

AMICA Chips

IL GIORNO

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

MARTEDÌ 13 febbraio 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli+

Giovani
QN Nuove Generazioni

Speciale
CULTURA

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Iscrizioni, il Made in Italy parte in salita

Liceo scientifico al top
Il ministro a Milano:
occupazioni, linea dura

Jannello e Vazzana alle pagine 9 e 10



Marcheno, fine pena mai

Delitto Bozzoli
«Tutte le prove
contro il nipote»

Raspa a pagina 17



Sale lo sconto Irpef per gli agricoltori

Dimezzata l'imposta tra i 10 e i 15mila euro di reddito. La Lega canta vittoria e rilancia la richiesta del terzo mandato per i governatori Meloni attacca l'opposizione: è più nervosa di noi. Rai nel mirino di Pd e M5s: a Domenica In «censurati» i cantanti su Gaza e migranti

Servizi alle p. 6 e 7

Bonaccini: noi diamo risposte

Fine vita,
Roma non ferma
il modello Emilia



Dopo le parole del cardinale Zuppi contro il suicidio assistito, Stefano Bonaccini spiega che l'Emilia-Romagna «vuole dare risposte ai cittadini». Intervista a Delrio (Pd): «No a venti leggi regionali diverse».

Carbutti e Nitrosi alle pag. 2 e 3

Milano, i Moratti e la cessione

Vendita Saras
L'incognita
golden power

Comelli a pagina 19

LUI GUIDERÀ IL TRIBUNALE DI MILANO. LEI, GIUDICE, FA UN PASSO INDIETRO

Il nuovo presidente del tribunale di Milano, Fabio Roia con la moglie Adriana Cassano Cicuto e le due figlie



«Sono presidente grazie a mia moglie»

Il giudice Fabio Roia, in magistratura dal 1986, è il nuovo presidente del tribunale di Milano. Roia ha potuto essere nominato perché la moglie Adriana

Cassano Cicuto, anche lei giudice, ha rinunciato a guidare una sezione civile ed è andata in Corte d'appello. Nel suo discorso di insediamento Roia ha rin-

graziato la moglie. Lei ha replicato: «Sono la prima fan di mio marito, ma è stata una scelta sofferta».

Gianni a pagina 8

DALLE CITTÀ

Pavia, il papà di «Doc» Piccioni



Così il medico
senza memoria
inventa un eroe
che ricorda tutto

Marziani a pagina 30

Milano, Sos parco delle Cave

La grande paura
«Io, picchiato
da tre ragazzini»

Servizio nelle Cronache



Hamas accusa: «Cento morti»

Blitz a Gaza:
liberi due ostaggi

Farruggia e Carrai alle pag. 4 e 5



Il femminicidio di Bologna

Delitto Matteuzzi,
ergastolo al killer

Orlandi alle pagine 12 e 13



Il massacro di Palermo

Coppia satanica
dietro la strage

Femiani a pagina 15





Le Monde diplomatique

DA GIOVEDÌ IN EDICOLA Dossier: sanità pubblica rottamata; Gaza alla Corte di giustizia; Francia: giornalismo pericolo pubblico



Culture

GÜNTER BRUS La scomparsa del performer austriaco che contestava con il suo corpo Teresa Macrì pagina 13



Visioni

CINEMA Il film di Enrico Ghezzi e Gagliardo ora su RaiPlay. Archivio aperto tra vita, immagini, amori Fulvio Baglivi pagina 14

il manifesto

quotidiano comunista

IN CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,30

MARTEDÌ 13 FEBBRAIO 2024 - ANNO LIV - N° 37

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Benjamin Netanyahu nel nord di Gaza il dicembre scorso foto di Avi Ohayon/Ap

Biden lo insulta in privato, ma non lo ferma. E allora dopo un blitz accompagnato da massicci bombardamenti su Rafah Netanyahu può celebrare la liberazione di due ostaggi. Altri tre forse sono rimasti uccisi nell'operazione. Insieme a decine e decine di palestinesi innocenti pagine 2-5



Testa di cuoio

TRATTORI E TERZO MANDATO

Salvini punge, Meloni smorza

■ Clima teso in maggioranza. Salvini prova a incalzare l'alleata Giorgia che derubrica le tensioni a ordinaria amministrazione: «Ci sono sfumature diverse ma è normale. Stiamo insieme per scelta e quando c'è da trovare soluzioni le troviamo. Vedo l'opposizione più nervosa della maggioranza». Anzi, le «sfumature» sono «un

valore aggiunto». Ma sugli agricoltori di differenze non ce ne sono, casomai un'amichevole competizione: «Hanno ragione. Quello che chiedono sono le posizioni del governo italiano. Facciamo del nostro meglio ma l'Europa è dirimente». Insomma, ci scappa un po' di propaganda elettorale: «Le prossime elezioni europee fan-

no la differenza». Ma Salvini invece incalza, riunisce ancora una volta il vertice della Lega e torna alla carica: alzare il tetto dell'esenzione Irpef oltre i 10mila euro designati dal ministro Lollobrigida. Per poi annunciare l'emendamento per consentire il terzo mandato ai governatori, indigesto a Fdi.

COLOMBO A PAGINA 7

Riforme

Premierato, chi vuole aiutare la destra?

MASSIMO VILLONE

■ Si terrà il 19 febbraio in Senato un'iniziativa congiunta di esponenti della destra e della sinistra per il premierato «possibile». Un manifesto e firme au-

toREVOLI che dicono essenzialmente tre cose. La prima: una riforma è indispensabile. La seconda: deve essere condivisa.

— segue a pagina 11 —

Il «caso» Biden

È Netanyahu, non l'età, il suo tallone d'Achille

GUIDO MOLTEDO

«L» a scelta, il 5 novembre, sarà tra la terza guerra mondiale e la seconda guerra civile». Contro il primo scenario, cioè Joe Biden, e contro il secondo scenario, cioè Donald Trump, propone la sua agenda pacifista e radical il candidato presidenziale Cornel West. Zero possibilità di diventare un'alternativa realistica ai due principali sfidanti.

— segue a pagina 4 —

all'interno

Israele

Vietato parlare, nelle università è caccia al dissenso

Docenti e studenti sospesi dalle università per post sui social o dichiarazioni contro la guerra: nei campus israeliani, palestinesi ed ebrei di sinistra nel mirino della destra

CHIARA CRUCIATI PAGINA 5

L'appello

«Mai indifferenti», voci ebraiche contro la guerra

Pubblichiamo la lettera-appello di decine di ebrei ed ebrei italiani per il cessate il fuoco a Gaza e l'apertura di un dialogo di pace e un futuro condiviso.

... PAGINA 4

Sanremo Il mondo nella bolla di Raituno

MICAELA BONGI

Per fortuna che c'è Ignazio La Russa, voce di dentro e di fuori del governo della Fiamma, presidente del senato talmente super partes da essersi autonomamente giudice della politica, della cronaca, della storia e anche del festival di Sanremo.

— segue a pagina 6 —

LA GIUDICE SILVIA ALBANO «Migranti, l'intesa con Tirana è bloccata»



■ «Difficile convalidare un trattamento effettuato ai sensi di una norma su cui deve esprimersi la Corte Ue», afferma Silvia Albano, giudice del tribunale civile di Roma, competente sui centri in Albania. La Cassazione ha rinviato a Strasburgo i ricorsi sulla detenzione dei richiedenti asilo. Così i centri oltre Adriatico si allontanano. MERLIA PAGINA 6

TORINO MeToo in ateneo: «Basta molestie»

■ «Non vogliamo il pugno duro né una caccia alle streghe, vogliamo che non ci siano più professori violenti. E questo non si contrasta con le sanzioni ma rieducando: l'università deve cambiare strutturalmente». Così urlavano ieri le studentesse, a una settimana dall'esplosione di un nuovo Me too, mentre bloccavano l'avvio del semestre accademico dell'Università di Torino. Non una di meno e Studenti Indipendenti hanno raccolto cento testimonianze che raccontano il sessismo nelle aule. Due i docenti sospesi. RAPISARDI A PAGINA 9

all'interno

Valditara Bocciare chi occupa e che paghi pure i danni

LUCIANA CIMINO PAGINA 9

Berlino Con la ripetizione del voto si alza l'onda nera

SEBASTIANO CANETTA PAGINA 10

Atene Universitari in piazza contro le privatizzazioni

ELENA KANIADAKIS PAGINA 10



Photo: Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gera/CRW/23/2103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO DICOMI-N° 43 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 13 Febbraio 2024

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL GIORNO" - ELBOLO

Il libro
Parrella, miracoli al femminile in undici racconti
Titti Marrone a pag. 13



Dopo il ko di Milano
Champions lontana la speranza è Osi Mazzarri sotto esame
Eugenio Marotta a pag. 15



L'analisi

Sostenere il merito se la strada è in salita

Paolo Balduzzi

Chi ha la fortuna e il privilegio di lavorare ogni giorno con i più giovani, specie nell'ambiente universitario, percepisce spesso un sentimento di irrequietezza e tensione tra i ragazzi che li porta a considerare il trasferimento all'estero come opzione sempre più probabile. Si moltiplicano anche in Italia i corsi di laurea in inglese; tuttavia, la maggior parte degli iscritti non è affatto straniera: sono invece italiani che vogliono attrezzarsi per competere su un mercato del lavoro internazionale.

Continua a pag. 35

Pnrr, troppi progetti in ritardo

► I Comuni non riescono a spendere, utilizzato il 7,4% delle risorse. Il freno della burocrazia Dirigenti statali, si cambia: concorsi per tutti. I ministeri aperti ai manager degli enti locali

Sono troppi i progetti inseriti nel Piano Nazionale di Impresa e Resilienza che non si riescono a realizzare. Emerge una incapacità dei Comuni nella spesa, finora è stato utilizzato soltanto il 7,4% delle risorse. Risulta ancora decisivo il freno della burocrazia e della inadeguatezza delle strutture dedicate al Pnrr. Di qui il grido d'allarme dei sindacati. Sul fronte della Pubblica Amministrazione, novità in vista per quanto riguarda i dirigenti statali. Saranno previsti concorsi per tutti. Altra novità in arrivo: i ministeri saranno aperti ai manager degli enti locali.

Bassi, Bulleri e Malfitano alle pagg. 2 e 3

Meloni: capisco le proteste, decisivo il voto europeo

Sgravi Irpef per i trattori: presidio sciolto Export, l'agricoltura salva il Mezzogiorno

La decisione sugli sgravi Irpef per gli agricoltori allenta la tensione della protesta, sciolto il presidio. Dice la premier Meloni: «Capisco le proteste, decisive le elezioni europee». Intanto, sul fronte esportazioni, è proprio



l'agricoltura ad impedire la frenata nel Mezzogiorno: decisive le esportazioni di mozzarella di bufala campana Dop (-10%), caffè, (+14%) e conserve (+13%).

Santonastaso e servizi alle pagg. 3 e 4

Il leader di Azione

Calenda a Napoli nuovo affondo su Stellantis e Sud

Una mazzetta a Giuseppe Conte sul caso Stellantis, ma anche un colpo a Giorgia Meloni sulla mancata programmazione per il Sud, dando ragione (ma non in toto) a Vincenzo De Luca nello scontro con il governo. Così il leader di Azione, Carlo Calenda, leri a Napoli.

De Martino a pag. 5

La riflessione

Transizione ecologica i veri limiti da affrontare

Stefano de Falco

Sul tema della protesta degli agricoltori si è detto già molto ma anche poco, nel senso che la cornice del fenomeno è molto ampia e complessa. Diciamo francamente, molti lettori avranno inteso la problematica come un temporaneo dibattito di nicchia, mentre lo scenario è di ben più ampio respiro e tessiture maglie molto intrecciate e dalle posizioni, politiche e tecniche, caratterizzate da geometrie molto variabili. In sostanza si tratta di problematiche del mondo reale.

Continua a pag. 35

Penalista ed ex deputato, stroncato da un malore sul palco a 92 anni



L'avvocato Vincenzo Maria Siniscalchi ad una serata con Maradona, la moglie Claudia, Bennato e Carnevale

Siniscalchi, l'avvocato di Napoli

Leandro Del Gaudio e Gigi Di Fiore alle pagg. 8 e 9

«Fondi cultura 800 milioni alla Campania»

► Sanguiliano precisa e attacca De Luca Il governatore prepara due manifestazioni Corrado Castiglione

Suifondi al Sud prosegue lo scontro incrociato che il governatore della Campania Vincenzo De Luca (che prepara due manifestazioni di protesta) mantiene aperto, da una parte, contro il governo Meloni e, dall'altra, contro la segreteria pd di Elly Schlein. Apre il fuoco di giornata il ministro alla Cultura Gennaro Sanguiliano per dichiararsi disponibile al confronto sollecitato dal governatore campano («non uno, ma mille») e per rispedire al mittente le accuse scagliate il giorno prima dal governatore contro l'esecutivo. A De Luca, definito «parolaio inefficiente», Sanguiliano contrappone «la fattiva operosità del governo». E fa riferimento ai fondi cultura per complessivi 800 milioni di euro.

A pag. 5

Il rapper premiato a Palazzo San Giacomo «Geolier nostro testimonial ora ci aiuti con le periferie»

Gennaro Di Biase

Sono i giorni di Geolier, che diventa metafora di divisioni e dibattiti politici sociali e sociali, culturali e geografici. Doppio varco di transizione ieri a Napoli, al Maschio Angioino, dove il vicecampione del Festival di Sanremo è stato premiato dal Comune. «Geolier è nostro testimonial, ora ci aiuti con le periferie», ha detto il sindaco Manfredi consegnandogli una targa. E Geolier: «Io proprietà di Napoli».

In Cronaca con Aulizio e Del Gaudio



CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

LAILA
80mg capsule molli olio essenziale di lavanda
14 CAPSULE MOLLI

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

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

VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
villamafalda.com

Il Messaggero

VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
villamafalda.com

€ 1,40* ANNO 148,- N° 43
Sped. in A.P. 08/03/1985 con L. 4/3/2004 art. 1, comma 1, DCB RM

NAZIONALE

Martedì 13 Febbraio 2024 • ss. Fosca e Maura

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

Film con Ramazzotti Accorsi: «L'amore e il sesso possono resistere all'età Sarò anche regista»
Ravertino a pag. 23



Felipe&C. contro il Bayern Ritorno in Europa serate di gala per Lazio e Roma
Nello Sport



Stella del Kenya Dramma Kiptum la fine in auto per il re mondiale della maratona
Mei nello Sport



Il caso Italia La strada in salita per sostenere il merito

Paolo Balduzzi

Chi ha la fortuna e il privilegio di lavorare ogni giorno con i più giovani, specialmente nell'ambiente universitario, percepisce spesso un sentimento di irrequietezza e tensione tra i ragazzi che li porta a considerare il trasferimento all'estero come un'opzione sempre più probabile. Si moltiplicano anche in Italia i corsi di laurea in inglese; tuttavia, la maggior parte degli iscritti non è affatto straniera: sono invece italiani che vogliono attrezzarsi per competere su un mercato del lavoro internazionale. I dati dell'Istat certificano ciò che molti di noi osservano: ogni anno lasciano il nostro paese migliaia di persone, sempre più spesso laureate. E quando se ne chiede il motivo, la risposta più gettonata è la seguente: assenza di meritozonia.

L'evidenza scientifica di questi risultati e la loro persistenza nel tempo suggeriscono, o dovrebbero perlomeno farlo, che il tema venga discusso pubblicamente. Il che purtroppo capita poche volte. E, in aggiunta, in quelle poche volte i sentimenti e le opinioni sono contrastanti e dipendono, principalmente, da quale fazione politica brandisce per prima la parola. Il che è stupefacente. Siamo probabilmente tutti d'accordo che per togliere valore a un qualunque risultato, si tratti di un voto, di un risultato sportivo, di una promozione, o, per rimanere nella stretta attualità, della vittoria al Festival di Sanremo, sia sufficiente definirlo "immeritato". Sottintendendo quindi il merito non solo giustificati ciò che si ottiene ma lo renda anche eticamente corretto.

Continua a pag. 18

Rafah, Israele libera due ostaggi. Cento morti nel blitz

►Tel Aviv più isolata Usa, Ue e Londra duri con Netanyahu

ROMA Blitz israeliano a Rafah, liberati 2 ostaggi. Ma l'irruzione causa cento morti. Londra e Berlino duri con Netanyahu: Israele si fermi. Nervi sempre più tesi tra Biden e Bibi. Vietato l'ingresso nella Striscia all'italiana Albano, funzionario dell'Onu.

Troili e Vita pag. 9

Finora speso solo il 7,4% dei fondi disponibili

Pnrr, la burocrazia rallenta le opere E la Pa vara il turnover per i manager

ROMA Pnrr, il freno burocratico: in ritardo 3 progetti su 4. A rischio il 75% delle opere. Nel 2023 è stato speso il 7,4% dei fondi stanziati. Sprint del governo: nel



decreto in arrivo più responsabilità per i soggetti attuatori. Manca il personale, sindacati in allarme: «Difficile chiedere i cantieri nel 2026».

Malfetano a pag. 3

Visita del ministro al polo tech di Catania

Gigafactory Enel, una spinta al solare Urso: «Servono più pannelli italiani»

Rosario Dimito

È grande attenzione sul polo 35an di Catania di Enel, che si avvia a diventare la



più grande fabbrica di pannelli solari d'Europa. Dopo Meloni, è volato il ministro Urso in Sicilia, ricevuto dall'ad Cattaneo.

A pag. 14

Trattori, sì agli sgravi Irpef

►Tasse tagliate del 50% agli agricoltori con ricavi tra 10 e 15 mila euro. Sciolto il presidio a Roma ►Meloni: «Capisco le loro proteste: chiedono quello che il nostro esecutivo pretende dall'Europa»

La vice Harris sfida Biden. E la Swift potrebbe spingere i dem



Kamala e Taylor, fattore D sul voto Usa

Kamala Harris, vicepresidente degli Stati Uniti. Accanto, Taylor Swift. Paura e Ventura alle pag. 10 e 11

ROMA Agricoltori, sì agli sgravi Irpef. Il premier Meloni: «Capisco le proteste».

Bechis, Bulleri e Pucci alle pag. 4 e 5

Valditara: «Bocciare chi danneggia le aule nelle occupazioni»

►Il ministro: «Funzionano i tecnici 4+2» Iscrizioni, il liceo scientifico resta al top

Ernesto Menicucci

«Chi occupa e danneggia deve essere bocciato». Così il ministro della pubblica Istruzione Giuseppe Valditara in un'intervista a *Il Messaggero*. «Bisogna punire con il cheque in condotta chi devasta». E ancora: «Funzionano i tecnici 4+2». Iscrizioni, il liceo scientifico resta al top.

A pag. 7

Loiacono a pag. 7

C'è un altro indagato La morte di Ventre in ambasciata: niente archiviazione

ROMA Spunta un nuovo indagato per la vicenda della morte di Luca Ventre, il 35enne italiano deceduto a Montevideo.

A pag. 13

Il delitto Matteuzzi



«Non ero lucido» Ergastolo al killer di Alessandra

Claudia Guasco

Ergastolo all'ex calciatore Giovanni Padovani per l'omicidio di Alessandra Matteuzzi, massacrata sotto casa a Bologna.

A pag. 13

Since 1988
IACOPINI
diamonds COLLECTION

Il Segno di LUCA
LEONE, SEMPRE PIÙ COMBATTIVO

Ecco che Marte si aggiunge alla schiera di pianeti in Acquario, tuo segno complementare, e viene a sua volta a trovarsi in opposizione a te. È una configurazione decisamente impegnativa, che ti obbliga a rimboccarti le maniche e a impegnarti in prima persona. Molte cose stanno cambiando, anche nel rapporto con il partner, ma è probabile che il nuovo equilibrio ti obblighi a un maggiore impegno nel lavoro per superare nuovi ostacoli.

MANTRA DEL GIORNO
Usa l'energia di chi ti attacca.

© REROCOLLEZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 18

*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 Tuttamercato € 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

Giovani
QN Nuove Generazioni

Speciale
SAN VALENTINO

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

MARTEDÌ 13 febbraio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola+

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Delitto Matteuzzi, la sentenza. L'ultima difesa di Padovani: «Ero fuori di testa»

Ha massacrato Alessandra Ergastolo al calciatore

Orlandi a pagina 10



Sale lo sconto Irpef per gli agricoltori

Dimezzata l'imposta tra i 10 e i 15mila euro di reddito. La Lega canta vittoria e rilancia la richiesta del terzo mandato per i governatori Meloni attacca l'opposizione: è più nervosa di noi. Rai nel mirino di Pd e M5s: a Domenica In «censurati» i cantanti su Gaza e migranti

Servizi alle p. 6 e 7

Bonaccini: noi diamo risposte

Fine vita, Roma non ferma il modello Emilia



Dopo le parole del cardinale Zuppi contro il suicidio assistito, Stefano Bonaccini spiega che l'Emilia-Romagna «vuole dare risposte ai cittadini». Intervista a Delrio (Pd): «No a venti leggi regionali diverse».

Carbutti e Nitrosi alle pag. 2 e 3

I dati sulle iscrizioni

Lo scientifico resta il liceo più amato

Servizio a pagina 8

LUI GUIDERÀ IL TRIBUNALE DI MILANO. LEI, GIUDICE, FA UN PASSO INDIETRO

Il nuovo presidente del tribunale di Milano, Fabio Roia con la moglie Adriana, Cassano Cicuto e le due figlie



«Sono presidente grazie a mia moglie»

Il giudice Fabio Roia, in magistratura dal 1986, è il nuovo presidente del tribunale di Milano. Roia ha potuto essere nominato perché la moglie Adriana

Cassano Cicuto, anche lei giudice, ha rinunciato a guidare una sezione civile ed è andata in Corte d'appello. Nel suo discorso di insediamento Roia ha rin-

graziato la moglie. Lei ha replicato: «Sono la prima fan di mio marito, ma è stata una scelta sofferta».

Gianni a pagina 9

DALLE CITTÀ

Bologna, chiuso il sondaggio

Città 30, vincono i no con l'80%: «Così non va»

Rosato in Cronaca

Zola Predosa, la storica azienda

Officine Maccaferri al fondo di Nino Tronchetti Provera

Bonzi in Cronaca

Imola, il cantiere

Lavori finiti, riapre il ponte di Viale Dante

In Cronaca



Hamas accusa: «Cento morti»

Blitz a Gaza: liberi due ostaggi

Farruggia e Carrai alle pag. 4 e 5



Fra Bologna e Milano, in 7 giorni

Tentò lo stupro È già a casa

Tempera a pagina 12



Il massacro di Palermo

Coppia satanica dietro la strage

Femiani a pagina 13





MARTEDÌ 13 FEBBRAIO 2024

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXCVIII - NUMERO 37, 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 5398.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

GENOVA, SEGNALE DELLO SPAZCIO

Le scarpe appese ai fili vessillo delle baby gang

DANILO D'ANNA E TOMMASO FREGATTI / PAGINA 13



AUTOSTRADE NEL PONENTE LIGURE

Altri cantieri e il pedaggio a Diano lo paga l'hotel

ANDREA FASSIONE E GIOVANNI VACCARO / PAGINA 14



L'EX CAPOGRUPPO LIGURE

Vaccarezza, da Toti a Fi il ritorno passa da Tajani

MARIO DE FAZIO E EMANUELE ROSSI / PAGINA 10



BANKITALIA STIMA CHE IN ITALIA 900 MILA FAMIGLIE RESTERANNO FUORI DALLE MISURE. I SINDACATI: «ORA SI PUNTI SULLE POLITICHE PER L'OCCUPAZIONE»

Gli esclusi del reddito

Inizio difficile per l'Adi, erede dell'assegno di cittadinanza. In Liguria respinta una domanda su tre

Il passaggio dal reddito di cittadinanza alla nuova misura di sostegno, l'assegno di inclusione, non sarà indolore. A livello nazionale la Banca d'Italia stima l'esclusione di 900 mila famiglie, rispetto a chi percepiva l'assegno in passato. In Liguria la situazione è ancora fluida, ma è possibile fare le prime valutazioni, in base ai dati dell'Inps. Le domande presentate sono state 7800 e, al momento, ne sono state esaminate circa 6000. Di queste, 2000 sono state respinte: una su tre. «Ora è necessario puntare sulle politiche attive del lavoro», chiede Cisl Liguria.

DELL'ANTICO, DI MATTED E MONTICELLI / PAGINE 6 E 7

DEPOSITATE LE FIRME

Gilda Ferrari

La corsa a Confindustria ha quattro concorrenti Garrone e Gozzi ci sono

Sono quattro i nomi in corsa per la presidenza di Confindustria, e tra questi ci sono i genovesi Edoardo Garrone e Antonio Gozzi. Emanuele Orsini sarebbe primo con circa 50 firme raccolte. Alberto Marengi chiude l'elenco dei candidati, con una ventina. L'ARTICOLO / PAGINA 18

IDATI DEL MINISTERO

Alessandro Palmesino

Iscrizioni alle superiori i tecnici superano i licei «Si punta al lavoro»

Le matricole dei licei calano, quelle di istituti tecnici e scuole professionali crescono. A dirlo sono i dati sulle iscrizioni nelle scuole liguri. «L'incontro tra domanda e offerta di lavoro inizia a esserci», dice l'assessore regionale Scajola. L'ARTICOLO / PAGINA 8



VALDITARA: «BOCCIATURA PER CHI OCCUPA E DANNEGGIA LE SCUOLE»

BRIGNETTI E LOEWENTHAL / PAGINE 8 E 15

INTERVISTA CON IL NUMERO UNO DEGLI ARMATORI MONDIALI

Aponte: «Nuovi traffici Msc punta su Genova»

LANAVE DA CROCIERA

Alberto Quarati / PAGINA 17

Brilliant, lascia Sestri il sogno della Virgin

Gianluigi Aponte, presidente del gruppo Msc, a Genova incontra le autorità, poi parla del porto e della crisi del Mar Rosso. «Non ci saranno effetti per il commercio globale», dice. «Presto porteremo altro traffico a Genova». SIMONE GALLOTTI / PAGINE 15 E 17

BLITZ A RAFAH, UCCISI 100 PALESTINESI. NUOVA LITE BIDEN-NETANYAHU

Battaglia per liberare due ostaggi



Gli ostaggi liberati riabbracciano i familiari (foto Reuters)

PAGGI / PAGINE 2 E 3

TENSIONE NEGLI USA

Alberto Simoni / PAGINA 4

Tutti contro Trump per gli attacchi alla Ue

IL PRESIDENTE ARGENTINO

Antonio Bravetti / PAGINA 5

Milei show a Roma «Lo Stato è il nemico»

IL DOPO SANREMO

D'Amico zittito e Ghali corretto Bufera nella Rai

Michela Tamburrino / PAGINA 37

Sanremo è finito, le polemiche no. Mara Venier zittisce Dargen D'Amico che parla di migranti e legge un comunicato Rai di appoggio a Israele dopo le critiche di Ghali dal palco. Ed è bufera.

ROLLI



Nuovo colpo di Donà La regina degli agenti vince il quarto Festival

Renato Tortorolo / PAGINA 36

Sorriso, riccioli biondi e il tocco di re Mida. L'agente Maria Donà ha vinto Sanremo per la quarta volta: due con Mengoni, una con i Måneskin e Angelina.

Il brano di Geolier è il più scaricato Mango star in radio

Claudio Cabona / PAGINA 36

Dopo il Festival di Sanremo Angelina Mango e Annalisa sono le più trasmesse in radio, ma è Geolier a conquistare le piattaforme di streaming, con 9 milioni di brani ascoltati.

BUONGIORNO

Quelli arrabbiati perché uno ha cantato in arabo. Quelli arrabbiati perché uno ha cantato in napoletano. Quello che vuole fermare il genocidio e forse non sa che voglia di dire genocidio. Quelli arrabbiati perché vuole fermare il genocidio. Quelli arrabbiati con quelli arrabbiati perché si bisogna fermare il genocidio. Quelli che lo hanno detto su Instagram e quelli che lo hanno detto su TikTok. Quello che vuole parlare in difesa dei migranti. Quella che non glielo fa dire. Quelli che la censura. Quelli che è Telemeloni. Quelli che è un fatto grave. Gravissimo. Di gravità inaudita. Quelli che ribadiamo l'indipendenza. Quelli che quello ora dovrebbe dimettersi. Quello che però Amadeus non ha detto che Tito era comunista. Quelli che si tutei la libertà di parola. Quelli che Sanremo non è un palco per comi-

zi. Quello che ha fatto la pubblicità occulta. Quelli che hanno cantato Bella ciao. Quelli arrabbiati perché hanno cantato Bella ciao. Quelli arrabbiati con quelli arrabbiati perché Bella ciao e la Resistenza e la libertà. Quelli che chiedono al conduttore se è antifascista. Sì, è antifascista. Quelli che hanno messo like. Quelli che è intervenuta la camorra. Quelli che sono intervenute le élite a ribaltare il volere popolare. Quelli che per protesta hanno preso su esse ne sono andati. Quello che si impegna per il riscatto delle periferie. Quelli che no, tu non sei un buon esempio. Quelli che l'Italia è razzista. Quelli che l'Italia è un paese di truffatori. Quelli che hanno fatto un esposto in procura. Quelli che gli è rimasta in testa la strofa della deliziosissima Angelina Mango: «La noia... la noia... la noia...».

Made in Italy

MATTIA FELTRI

GIOIELLERIE
CASH & GOLD
OPERATORE PROFESSIONALE
COMPRO ORO
Noi PAGHIAMO
di Più
Tel. 010 414634
www.comprorogenova.it

GIOIELLERIE
CASH & GOLD
OPERATORE PROFESSIONALE
COMPRO ORO
Noi PAGHIAMO
di Più
Tel. 010 414634
www.comprorogenova.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Borse addio
Con Tod's e Saras
Piazza Affari
vicina a quota
300 delisting
a partire dal 2002

Dal 2002 sono 289 le società medio-grandi che hanno lasciato il listino. Il fenomeno però rallenta: nel 2023 solo sette fuoriuscite. **Vito Lops** — a pag. 26



FTSE MIB 31456,73 +0,97% | SPREAD BUND 10Y 154,70 -3,30 | SOLE24ESG MORN. 1257,19 +2,05% | SOLE40 MORN. 1146,64 +0,92% | **Indici & Numeri** → p. 39-43

Partite Iva, corsa verso la flat tax

Il bilancio 2023

Forfait scelto da 240mila nuove attività. Persone fisiche: adesione al 70%

Concordato preventivo, debutto sperimentale per 2,2 milioni di contribuenti

Ma la scelta del regime agevolato scoraggia crescita e aggregazioni

Una corsa senza fine. Nell'anno in cui le aperture di partite Iva segnano quota 492.176 (con una riduzione dell'1,9% sul 2022), continuano a volare le adesioni alla flat tax. Sono quasi 240 mila gli autonomi, i professionisti e le ditte individuali che l'anno scorso hanno scelto il regime forfettario fin dalla creazione della propria posizione con il Fisco. Un trend che si allinea a quello del 2022. La flat tax è scelta da una nuova partita Iva su due (48,5%) e questa quota diventa il 69% se si rapporta alle persone fisiche. Questo anche se il forfait frena crescita e aggregazioni. Il debutto sperimentale del concordato preventivo, previsto per i forfettari, coinvolgerà 2,2 milioni di soggetti.

Mobili e Parente — a pag. 2

LA CIRCOLARE

La Gdf all'attacco delle finte attività: nuova stretta sulle chiusure d'ufficio

— Servizio a pag. 3

Agricoltura: niente Irpef fino a 10mila euro, imposta al 50% da 10 a 15mila euro

Milleproroghe

La soluzione concordata avrà un costo stimato in 220 milioni nel 2024

Irpef agricola azzerata per le fasce di reddito fino a 10mila euro, come da previsioni della vigilia, e dimezzata per quelle comprese fra 10 e 15mila euro.

È questa la soluzione — che costerà 220 milioni nel 2024 — individuata dal governo dopo le richieste della Lega per una estensione degli sgravi a tutti gli agricoltori. **Mobili e Trovati** — a pag. 3

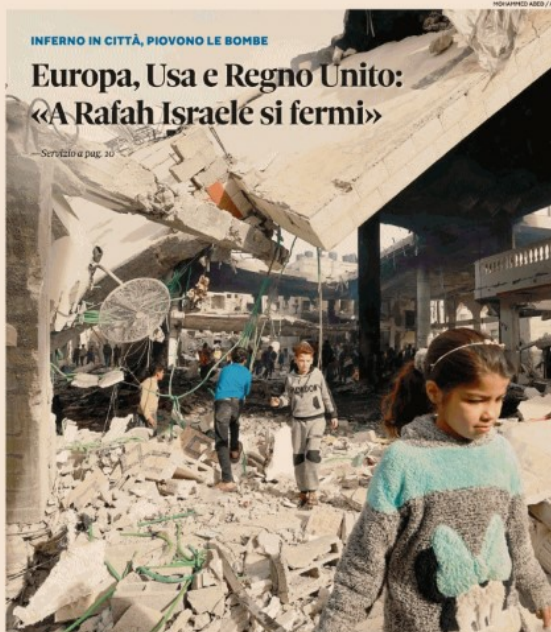
4%

TERRENI A RIPOSO
La quota da stivare dalle condizionalità della Pac

LA PROPOSTA

Europarlamento: regole più snelle e controlli sull'import

Dell'Orefice — a pag. 20



Macerie. I resti di una moschea bombardata a Rafah, nella Striscia di Gaza

Assegno unico e bonus mamme: ecco gli effetti nelle buste paga

Welfare e famiglie

I benefici possono portare a un aumento mensile da 400 a mille euro

Una platea di 681.335 lavoratrici riceve quest'anno il bonus mamme, che per il 2024 va anche a chi ha almeno due figli: in busta paga vale fino a 250 euro mensili. Sono tra le 6,4 milioni di famiglie che nel 2023 hanno beneficiato dell'assegno unico. Gli esempi registrano benefici in busta paga che possono andare da 400 a 1.000 euro al mese.

Giorgio Pogliotti — a pag. 6

SCUOLA E FORMAZIONE

Istituti tecnici, prosegue la crescita delle iscrizioni

Claudio Tuccil — a pag. 4



Il turismo come risorsa. Come creare un ecosistema industriale

IL FORUM DEL SOLE

Per il turismo da Matera arriva un modello per l'Italia

Luca Orlandi — a pag. 23

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

LAILA
80 mg capsule molli
olio essenziale di lavanda

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

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

PANORAMA

ALLEANZA ATLANTICA

Nato, Ue e Usa contro Trump: «Parole sciocche e pericolose»

Europa e Usa si scagliano contro Donald Trump, che ha invitato la Russia a «fare quel diavolo che vuole» dei Paesi Nato che non rispettano gli impegni finanziari. No comment su «ogni idea sciocca che emerge dalla campagna elettorale Usa», ha detto l'Alto Rappresentante Ue Borrell. — a pagina 13

L'ANALISI

STATO, EDUCAZIONE FINANZIARIA E MERCATO

di **Carolina Guerini** e **Donato Masciandaro**
— a pagina 31

DIRETTIVA DAC7

E-commerce, operazioni nazionali da comunicare

Comunicazione Dac7 anche per le operazioni nazionali realizzate mediante una piattaforma di e-commerce: non è infatti rilevante se queste operazioni hanno carattere transfrontaliero. — a pagina 33

ADDIO A NERIO NESI

IL BANCHIERE MITE DELLE OPERAZIONI SPECIALI

di **Paolo Bricco** — a pagina 17



Nerio Nesi. Il banchiere ed ex ministro è morto domenica

BANCHE E ISTITUZIONI IN CERCA DI EQUILIBRIO TRA DIRITTO ED ECONOMIA

di **Giovanni Maria Flick**
— a pagina 17

Salute 24

Regole Ue
Terapie avanzate, serve regia europea

Francesca Cerati — a pag. 24

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
25% di sconto. Per info: ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 13 febbraio 2024
Anno LXXX - Numero 43 - € 1,20
San Martiniano

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

PROTESTA DEI TRATTORI

La pace agricola

Il governo trova la quadra. Più risorse per aumentare lo sconto Irpef ai coltivatori

Zero tasse fino a 10mila euro e dimezzate sotto i 15mila. Meloni: investiamo nel settore

L'ala oltranzista non molla e conferma la manifestazione di giovedì al Circo Massimo

L'INTERVENTO

Un'alleanza che unisce cibo identità e scelte

DI GIANLUIGI PARAGONE

Secondo i sondaggi la maggioranza degli italiani sta con gli agricoltori e ne sta comprendendo lo spirito della protesta. Si tratta di un gradimento «di pancia» e mai come questa volta l'espressione è carica di significato, nel senso che tra agricoltori e popolo si salda un'alleanza che nasce dal basso, dalla terra, che rinforza quell'identità che si proietta a tavola dove «mangiar bene» significa appagare l'appetito, nutrirsi correttamente e scegliere una precisa tradizione agroalimentare. Il grosso degli italiani vede nella rabbia dei trattori due obiettivi molto chiari: l'Unione europea e la grande distribuzione. Lo abbiamo scritto tante volte che le decisioni adottate negli anni da Bruxelles sono avvertite come una precisa volontà di penalizzare l'agricoltura italiana (ma anche i pescatori) fatta di varietà e tipicità; poi di esasperare con regole e regolette un lavoro che al contrario dovrebbe essere liberato il più possibile dal mostro della eu-roburocrazia (ricordiamo tutti le norme sulla misurazione degli ortaggi e la standardizzazione della frutta). Per poi arrivare alle scelte sulla «sostenibilità» come se gli agricoltori fossero i nemici dell'ambiente e non le sentinelle rurali della Natura, un concetto che recentemente ho avuto modo di rafforzare (...)

Segue a pagina 3

Il Tempo di Oshø

Intelligenza artificiale alla Camera per aiutare a scrivere le leggi



"Pijano tredici sacchi ar mese e li dovemo pure aiutà a scrìve le leggi"

Martini a pagina 6

L'ente contro chi usa locali ma non paga l'affitto. Pd quello con più arretrati Ater diffida i partiti morosi

Jogger sbranato a Manziana

Ragazzina con il cane scampata ai tre rottweiler

Parboni a pagina 21

... L'Ater batte cassa ai partiti che occupano locali per le loro attività ma che non pagano l'affitto. Trenta diffide sono partite dall'inizio dell'anno e altre sette verranno inviate nei prossimi giorni. La richiesta è netta: pagare gli arretrati entro trenta giorni oppure via alle carte bollate. Il partito che ha più degli altri il vizio di non onorare i contratti è il Pd.

Zanchi a pagina 19

... Il governo trova la quadra per andare incontro alle richieste degli agricoltori. L'Irpef sui redditi fondiari resta a zero fino a 10mila euro e sarà dimezzata tra questo valore e 15mila euro. La pace agricola tra esecutivo e coltivatori è siglata ma resta un'ala oltranzista che non molla. Giovedì sarà in piazza al Circo Massimo.

Di Capua e Romagnoli alle pagine 2 e 3

Giro di vite nella scuola

Valditara e le occupazioni «Bocciato chi farà danni»

Campigli a pagina 5

Sindaco dimissionario

Bandecchi indagato a Terni per la rissa sfiorata in Aula

China a pagina 7

San Francisco ko al Super Bowl Kansas City campione Ma a tener banco è il bacio Kence-Swift



Maggiore Vergano a pagina 29

COMMENTI

- **MAZZONI**
Per la pace difesa europea sempre più urgente
- **DI FRANCESCO**
Non solo canzonette Sanremo è fenomeno transmediale
- **CICISBEO**
Decreto S. Valentino e la vittoria di Craxi

alle pagine 12 e 13

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE
ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it www.artemisialab.young.it

Oroscopo

Le stelle di Branko

Chi si trova solo, per una ragione o per un'altra, ha in questo periodo la possibilità di uscire dalla solitudine affettiva, esistenziale. Il grande Giove è portatore di nuove persone nella vostra vita, alle donne fa incontrare un nuovo uomo, maturo e benestante. Preparatevi sin da questo San Valentino al periodo più importante dell'anno, che inizierà il prossimo lunedì 19. Il ritorno del Sole nel vostro segno!

Branko a pagina 13

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

LAILA
80 mg capsule orali
a rilascio prolungato

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

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavandula (Silexan®). Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione dal 18/10/2023





PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 29

PRECOMPILATA IVA
È già possibile
visualizzare il
proprio modello
2024, in parte
già compilato
dall' Agenzia
delle Entrate

a pag. 27

**L'economia russa è messa male. Sta in piedi
soltanto con l'aumento della spesa militare**
Gianfranco Polillo a pag. 10

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Trattori, doppio sconto Irpef

Zero imposta sui redditi agrari e dominicali fino a 10 mila euro. Sconto del 50% sui redditi tra i 10 e i 15 mila € di imprenditori agricoli professionali o coltivatori diretti

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

IO **Pubblica amministrazione - Il Piano triennale per l'Informatica 2024-2026**

Giustizia penale - Il ddl Nordio di riforma approvato dal Senato

Fisco - Intelligenza artificiale nel processo tributario, la sentenza del First Tier Tribunal inglese

Franchigia Irpef per i titolari di redditi agrari e dominicali fino a 10 mila euro. È dimezzamento delle tasse per gli agricoltori con redditi compresi tra 10.000 e 15.000 euro. Del tenus potranno però beneficiare solo gli imprenditori agricoli professionali e i coltivatori diretti in forma individuale o in società semplice. È il contenuto concordato dal governo che sarà trasformato in un emendamento al decreto legge Milleproroghe.

Corisano a pag. 23

Bonaccini finanzia un algoritmo per rendere politicamente correct il linguaggio burocratico



Un team di esperti informatici ha messo a punto un algoritmo che ripulisce da ogni sorta di linguaggio non inclusivo e discriminatorio tutti i documenti redatti da un'amministrazione pubblica. A farne parte è anche la professoressa Rahele Raus, docente del dipartimento di Interpreti e Traduttori del Campus di Furlù. Gli scritti vengono sottoposti al programma che comincia a cercare eventuali elementi non inclusivi. Una volta trovati li segnala agli utenti finali e propone loro alcune possibili correzioni che potranno essere accettate o rifiutate. Il traduttore verrà utilizzato a marzo inizialmente dalla Regione Emilia Romagna.

Scandroglio a pag. 8

DIRITTO & ROVESCIO

Che cosa c'è dietro i trattori usati contro la Uci? Contrariamente a quanto si dice, non si tratta solo di soldi, anche perché la Uci, da sempre, inonda l'agricoltura di capitali pubblici. Va infatti all'agricoltura il 50% dei fondi europei. Gli agricoltori (di tutta Europa, quelli italiani infatti sono stati gli ultimi a muoversi) hanno invece la sensazione che la Uci voglia difarsi di loro per motivi storiologici. Non è quindi in gioco solo il portafoglio, ma la loro stessa esistenza. Bruxelles infatti blocca gli allestimenti, cancella gli antiparassitari ma non consente l'uso delle piante geneticamente modificate, distrugge preziosi terreni di pianura con gli imponenti impianti solari (e con i capannoni della logistica), disturba le bestie con sempre più grandi pale eoliche. Insomma, per la Uci, gli agricoltori debbono scomparire come anche gli operai. Solo che gli operai senza lavoro, non possono reagire scioperando. Mentre gli agricoltori hanno potenti trattori da far valere. E li stanno usando come delle clava.

SONO FAVOREVOLI

Abuso d'ufficio, i sindaci Pd delle grandi città contro la Schlein

Valentini a pag. 6

DETTO, FATTO.
NON TORNIAMO MAI A RETI VUOTE.

PUNTOCOM
PADOVA | MILANO | ROMA

Ottimizza i tuoi investimenti pubblicitari con Puntocom grazie alle analisi pre e post campagna, imparziali e su ogni editore. Ottieni una proposta di pianificazione creata sulle tue reali esigenze. Poche parole, passiamo all'azione.

www.ptcom.info

*Con La legge di bilancio 2024 a € 9,90 in più; Come andare in pensione a € 7,90 in più; La riforma fiscalità a € 6,90 in più; La riforma fiscalità a € 6,90 in più; con Atlante delle banche € 2,50 in più



LA NAZIONE

Giovani
QN Nuove Generazioni

Speciale
SAN VALENTINO

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

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

MARTEDÌ 13 febbraio 2024
1,70 Euro*

Firenze - Empoli +



L'aretino **Samuele Landi**

Il morto a Dubai è l'imprenditore fuggito dopo il crac Eutelia

D'Ascoli a pagina 17



Sulla costa toscana

Preoccupano i primi focolai di morbillo

Ulivelli a pagina 13



Sale lo sconto Irpef per gli agricoltori

Dimezzata l'imposta tra i 10 e i 15mila euro di reddito. La Lega canta vittoria e rilancia la richiesta del terzo mandato per i governatori Meloni attacca l'opposizione: è più nervosa di noi. Rai nel mirino di Pd e M5s: a Domenica In «censurati» i cantanti su Gaza e migranti

Servizi alle p. 6 e 7

Bonaccini: noi diamo risposte

Fine vita, Roma non ferma il modello Emilia



Dopo le parole del cardinale Zuppi contro il suicidio assistito, Stefano Bonaccini spiega che l'Emilia-Romagna «vuole dare risposte ai cittadini». Intervista a Delrio (Pd): «No a venti leggi regionali diverse».

Carbutti e Nitrosi alle pag. 2 e 3

I dati sulle iscrizioni

Lo scientifico resta il liceo più amato

Servizio a pagina 8

LUI GUIDERÀ IL TRIBUNALE DI MILANO. LEI, GIUDICE, FA UN PASSO INDIETRO

Il nuovo presidente del tribunale di Milano, Fabio Roia con la moglie Adriana Cassano Cicuto e le due figlie



«Sono presidente grazie a mia moglie»

Il giudice Fabio Roia, in magistratura dal 1986, è il nuovo presidente del tribunale di Milano. Roia ha potuto essere nominato perché la moglie Adriana

Cassano Cicuto, anche lei giudice, ha rinunciato a guidare una sezione civile ed è andata in Corte d'appello. Nel suo discorso di insediamento Roia ha rin-

graziato la moglie. Lei ha replicato: «Sono la prima fan di mio marito, ma è stata una scelta sofferta».

Gianni a pagina 9

DALLE CITTÀ

Dall'Empolese al Festival

Provincia è bello Bnkr44, la storia dei ragazzi di Villanova

Cecchetti e Ciuffoletti alle pag 14 e 15

Castelfiorentino

Sos furti in casa Ladri colti sul fatto Doppio arresto

Puccioni in Cronaca

Empoli

Coprifuoco kebab Scatta la rivolta: «Un'ingiustizia»

Storai in Cronaca



Hamas accusa: «Cento morti»

Blitz a Gaza: liberi due ostaggi

Farruggia e Carrai alle pag. 4 e 5



Il femminicidio di Bologna

Delitto Matteuzzi, ergastolo al killer

Orlandi alle pagine 10 e 11



Il massacro di Palermo

Coppia satanica dietro la strage

Femiani a pagina 13



BZ Rebel
Pay per you

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Guidi poco? Con noi, l'IRC Auto costa molto meno!

BZ Rebel
Pay per you

La nostra carta previene da assicurati rischi ed è sempre pronta in qualsiasi situazione

PLFC

Martedì 13 febbraio 2024

Anno 49 N° 37 - In Italia € 1,70

POLITICA E CULTURA

La destra marcia sulla Rai

Dopo Sanremo la maggioranza censura le parole dei cantanti D'Amico e Ghali. Il Pd: "Libertà di espressione anche se non si è d'accordo" La Russa contro Amadeus per le Foibe: "Doveva ricordare che è stato un crimine dei comunisti". Attacchi al successo del rapper Geolier

Stato di diritto in Italia: l'Ue cerca garanzie, il governo minimizza

Il retroscena

Così si vogliono prendere la tv

di Concetto Vecchio

Se Sanremo è lo specchio del Paese, la stiletta di Mara Venier al rapper Dargen D'Amico a *Domenica in* («qui è una festa, si parla di musical») conferma il conformismo che ormai ha anestezizzato la Rai. L'egemonia culturale si è compiuta. Gennaio Sangiuliano ha vinto. Federico Mollicone è pronto a leggere le notizie al Tg1. **● a pagina 3**

Il commento

La musica dell'Italia ignorata

di Isaia Sales

La vicinanza temporale tra l'approvazione al Senato della cosiddetta Autonomia differenziata e il contestatissimo successo del napoletano Geolier al festival di Sanremo si presta ad una particolare lettura dell'Italia di oggi dove un razzismo di ritorno occupa di nuovo la scena politica, sociale e culturale del Paese. **● a pagina 26**

ROMA - Finito il festival, cominciano le polemiche. La Russa bacchetta Amadeus e Mara Venier a *Domenica in* interrompe Dargen D'Amico che parla del valore economico dei migranti. «Qui è una festa». Poi legge il comunicato dell'ad della Rai che risponde all'ambasciatore israeliano Bar sul caso Ghali. E sullo Stato di diritto gli osservatori Ue chiedono garanzie. **di Colombo, Di Costanzo, Fumarola, Milella, Tricomi e Urbani ● alle pagine 2,3, 4, 5 e 6**

Il fine vita in Emilia

Bonaccini: "Da noi si fa ciò che lo Stato non sa fare"

di Giovanna Casadio ● a pagina 12

La rivolta dei trattori

Prandini: "Richieste confuse, la battaglia è a Bruxelles"

di Giuseppe Colombo ● a pagina 8

La guerra a Gaza



▲ Con la famiglia L'abbraccio a Fernando Simon Marman (a destra) al Tel Hashomer Hospital (Tel Aviv)

Blitz di Israele a Rafah, liberi due ostaggi

di Sami al-Ajrami, Daniele Raineri e Rossella Tercatin ● alle pagine 14 e 15

Mappamondi

"Pronta a servire" Harris si candida a sostituire Biden

di Paolo Mastrolilli



NEW YORK - Cosa intendeva la vice presidente degli Stati Uniti Kamala Harris, quando parlando con il *Wall Street Journal* ha affermato senza incertezze di essere "pronta a servire"? **● a pagina 17**

L'Europa studia come salvare la Nato da un bis di Trump

di Claudio Tito



Mettere al riparo la Nato dall'eventuale ritorno di Donald Trump alla Casa Bianca. Sterilizzarne l'effetto sull'Alleanza e in particolare sugli aiuti all'Ucraina. **● a pagina 16**

PAOLONI

paoloni.it

Le idee

Perché il Paese ha bisogno di una Costituente

di Beppe Tognon

Sono quarant'anni che il sistema politico italiano si ostina senza successo a proporre riforme istituzionali e costituzionali. Non se ne può più. È il momento di cambiare prospettiva, per ritornare a riflettere sulla opportunità di giocare il «secondo tempo» della Assemblea costituente. Troppi leader si sono intestati riforme impossibili. **● a pagina 27**

Il libro



Amori, miracoli, tradimenti e altri disastri

di Francesco Piccolo ● a pagina 29

Calcio



La Juve cade in casa L'Inter a +7 vede lo scudetto

di Condò e Gamba ● alle pagine 34 e 35

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

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

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

NZ



CASELLE
Tragedia Frece Tricolori
"Non è stato un bird-strike"
 BUCCI, LEGATO

IL CAMPIONATO
L'Udinese beffa la Juve e ora l'Inter si allontana
 BARILLA, ODDENINO

Fine corsa. La Juventus s'arrende. Allegrì era rimasto coi piedi a terra, giurando d'ambire alla Champions e di considerare l'Inter favorita, ma il sogno popolare aveva contagiato anche lo spogliatoio. - PAGINA 34



LA STAMPA



MARTEDÌ 13 FEBBRAIO 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € II ANNO 158 II N. 43 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it



IDATI DI EUROSTAT E BANKITALIA: CROLLA IL POTERE D'ACQUISTO. BOERI: LA CONTRATTAZIONE NAZIONALE È OBSOLETA

Il lavoro c'è, stipendi mai così bassi

Vertice Conte-Landini, il fastidio Pd: "Noi con Todde in Sardegna, l'ex premier si fa i fatti suoi"

BARBERA, CARRATELLI RIFORMATO, SORGI

Non è la prima volta che un banchiere centrale si trova a braccetto con i sindacati. - PAGINE 10-12

L'ANALISI

Lo scontro strisciante tra i 5Stelle e Schlein

FEDERICO GEREMICCA

Qualcuno dice: è un ritorno di fiamma, la Cgil si sta rinnamorando dei Cinquestelle. Nient'affatto, replica qualcun altro. - PAGINA 29

IL DOPO SANREMO

La censura di Venier rissa tra i vertici Rai

ADINOLFI, DONDONI, TAMBURRINO

Inizia con una valanga di fischi e prosegue con una delle più impo- nenti polemiche mai registrate, capace di surclassare qualsiasi precedente sanremese. Che Domenica in potesse diventare una valvola esplosiva non l'aveva capito nessuno, neppure i tanti giornalisti ospiti da Mara Venier e da lei zittiti in un fuori onda. - PAGINE 6 E 7

LE IDEE

Se il Festival dei giovani infastidisce noi boomer

CARLO MASSARINI

La prima, più ovvia e frequente domanda è: il Festival di Sanremo è una fotografia reale della musica italiana dell'anno 2024? Come sempre, in questo mondo contemporaneo in cui certezze non ce ne sono e "mah" invece parecchi, la risposta è "sì, forse". Ma anche "no, che scherzi?", oppure "potrebbe, se solo...". Dipende. - PAGINA 29

MILEI DA MELONI: NON CI HANNO VISTO ARRIVARE, LO STATO È UN'ORGANIZZAZIONE CRIMINALE

"Io e te contro i comunisti"

BRAVETTI, GUANELLA, OLIVO



L'internazionale di lotta e di governo

GIOVANNI ORSINA

L'incontro di Giorgia Meloni, ieri, con Milei. L'ingresso di Reconquête fra i conservatori europei. - PAGINA 4

L'INTERVISTA

Ammaniti e la scuola "Non processi i ragazzi si impegni a capirli Protestare fa bene"

ANNALISA CUZZOCREA



Massimo Ammaniti si occupa dei ragazzi e dei loro disagi da sempre. E pensa che un ritorno dell'autoritarismo finirà per peggiorare una situazione già complicata. - PAGINA 25

IL DIBATTITO

"Bocciare chi occupa" Pugno duro Valditarà

ELENA LOEWENTHAL

È giusto il principio enunciato dal ministro dell'istruzione Valditarà a proposito dei ragazzi che vandalizzano la propria scuola dopo averla occupata: anche in aula vale, in fondo, il principio che "chi rompe paga" e vale ancora di più per ciò che è bene pubblico come la scuola. GRIGNETTI - PAGINA 24

IL CASO TORINO

Abusi nell'università quei silenzi colpevoli

CHIARA SARACENO

Può dispiacere, ma non stupire che anche l'università sia un luogo in cui avvengono molestie sessuali sia tra pari - tra studenti, tra colleghi - e sia in rapporti di potere asimmetrici, come quelli tra professori e studenti, tra chi è alto in grado e chi è in posizione subordinata. - PAGINA 20

IL MEDIO ORIENTE

Il blitz israeliano a Rafah liberi 2 ostaggi, 100 morti

FABIANA MAGRI

«A avete freddo?», hanno chiesto i soldati a Simon Marman (61 anni) e Louis Har (70) mentre li avvolgevano nelle giacche a vento a bordo del chopper dell'esercito che li portava fuori dall'inferno di Rafah. «È caldo nei nostri cuori», hanno risposto increduli i due ostaggi appena liberati. STABILE - PAGINE 16 E 17



LA GEOPOLITICA

Biden e Ue contro Trump "Nessuno tocchi la Nato"

ALBERTO SIMONI

Hillary Clinton: «Donald Trump vende i nostri alleati della Nato a Putin. Questo dovrebbe essere sulle prime pagine di ogni quotidiano nel Paese. Questo è quello che c'è in gioco nel 2024». Alza il tiro Elizabeth Cheney, ex deputata repubblicana, la cui carriera è finita travolta dal ciclone Trump. - PAGINA 19



BUONGIORNO

Quelli arrabbiati perché uno ha cantato in arabo. Quelli arrabbiati perché uno ha cantato in napoletano. Quello che vuole fermare il genocidio e forse non sa che voglia dire genocidio. Quelli arrabbiati perché vuole fermare il genocidio. Quelli arrabbiati con quelli arrabbiati perché si bisogna fermare il genocidio. Quelli che lo hanno detto su Instagram e quelli che lo hanno detto su TikTok. Quello che vuole parlare in difesa dei migranti. Quella che non glielo fa dire. Quelli che la censura. Quelli che è Telemeloni. Quelli che è un fatto grave. Gravissimo. Di gravità inaudita. Quelli che ribadiamo l'indipendenza. Quelli che quello ora dovrebbe dimettersi. Quello che però Amadeus non ha detto che Tito era comunista. Quelli che si tutelano la libertà di parola. Quelli che Sanremo non è un palco per comi-

Made in Italy

MATTIA FELTRI

zi. Quello che ha fatto la pubblicità occulta. Quelli che hanno cantato Bella ciao. Quelli arrabbiati perché hanno cantato Bella ciao. Quelli arrabbiati con quelli arrabbiati perché Bella ciao e la Resistenza e la libertà. Quelli che chiedono al conduttore se è antifascista. Sì, è antifascista. Quelli che hanno messo like. Quelli che è intervenuta la camera. Quelli che sono intervenute le élite a ribaltare il volere popolare. Quelli che per protesta hanno preso su e se ne sono andati. Quello che si impegna per il riscatto delle periferie. Quelli che no, tu non sei un buon esempio. Quelli che l'Italia è razzista. Quelli che l'Italia è un paese di truffatori. Quelli che hanno fatto un esposto in procura. Quelli che gli è rimasta in testa la strofa della deliziosissima Angelina Mango: «La noia... la noia... la noia...».

F.lli Frattini



frattini.it

TRAVAGLINI
 GATTINARA



travaglinigattinara.com





Finanziamenti per 4,4 mld ad Automotive Cells (Stellantis) per le batterie
Boeris a pagina 13
Milano, Parigi, Londra e States: così Labriola prepara il roadshow Tim
Mapelli a pagina 17



Con Altuzarra e Tommy Hilfiger la moda entra nel vivo a New York
 Domani calerà il sipario sulla fashion week con Thom Browne (Zegna)
servizi in MF Fashion
 Anno XXXV n. 031
 Martedì 13 Febbraio 2024
 €2,00 *Classedtori*



FTSE MIB +0,97% 31.457 DOW JONES +0,28% 38.780** NASDAQ -0,35% 15.935** DAX +0,65% 17.037 SPREAD 155 (-4) €/S 1,0773
 ** Dati aggiornati alle ore 21,00

PANETTA ACCENDE UN FARO SUL RECUPERO CREDITI

Stretta Bankitalia sugli npl

Il governatore punta l'indice su carenze organizzative. Palazzo Koch avvia ispezioni
Banche italiane poco esposte sul mattone commerciale. Alto rischio invece negli Usa

IL BITCOIN TORNA SOPRA QUOTA 50 MILA DOLLARI. MILANO IN RIALZO, SPREAD A 154

Bussi, De Nardo, Gerosa e Gualtieri alle pagine 2, 9 e 19



OPA A 43 EURO PER AZIONE

Della Valle tenta di nuovo il delisting
Per gli analisti ora ha più possibilità

Camurati e Gerosa a pagina 2 e Palazzi in MF Mashion

OGGI VOTO AL SENATO

La vigilanza sulla Cdp verso una guida a trazione Fdi

Ciardullo a pagina 4

LA CESSIONE DEI MORATTI

Saras non avverte il rischio di golden power: il prezzo si allinea all'offerta

Deuggni a pagina 3



UniCredit per l'Italia
Ogni impresa, una storia

Unibravo S.p.A. SB Daniela De Stefano
 Ademita Agricola Gabrielli S.p.A. Eleonora Gabrielli
 Riva S.p.A. Francesco Riva
 Tava S.p.A. Francesco Tava
 Paggiolini S.p.A. Michele Paggiolini
 Carradi & Ghiselli S.p.A. Paolo Carradi
 Cello S.p.L. Marco Bigacco

Da UniCredit un plafond di **10 miliardi** per sostenere lo sviluppo delle aziende italiane, delle microimprese e del terzo settore.

Scopri le storie dei nostri clienti imprenditori
 unicredit.it/peritalia

UniCredit

messaggio pubblicitario

Assoporti, corridoi privilegiati Fruit logistic con Nord Africa

Assoporti tira le somme della partecipazione dei porti italiani a Fruit Logistica, la principale fiera internazionale dell'ortofrutta che si è svolta a Berlino la scorsa settimana. "Grazie alla presenza dei porti italiani sono stati sottoscritti accordi per garantire corridoi privilegiati per il flusso delle merci (import-export), in particolare con l'area del Nord Africa" sottolinea una nota dell'associazione. I porti italiani si sono presentati all'interno di un padiglione Italia realizzato unitamente ad Agenzia Ice, al fine di lavorare in sinergia per attrarre nuovi investimenti negli scali portuali del Paese. "I porti italiani hanno un ruolo di primo piano per l'export e import di molti prodotti ortofrutticoli. La conferma del loro ruolo per la filiera è data dalle numerose attività svolte nel padiglione del sistema portuale italiano" ha commentato il presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, aggiungendo che "il momento in cui stiamo lavorando è molto particolare e le attività del sistema portuale nei contesti internazionali diventano ancor più importanti". Secondo i dati di Confagricoltura il comparto dell'ortofrutta fresca, esclusi i trasformati industriali, vale oltre 16 miliardi di euro. L'export di tutto il comparto, comprensivo della filiera, nei primi dieci mesi del 2023 ha raggiunto quota 9,4 miliardi di euro (+ 11,5% rispetto all'anno precedente). Il settore, che vede un aumento generale dei costi di produzione a causa degli effetti del cambiamento climatico sulle coltivazioni, aggiunge **Assoporti**, risente anche delle incertezze del quadro internazionale: dalla guerra in Ucraina alla crisi del canale di Suez che impatta pure sulla movimentazione delle merci ortofrutticole.



Assoporti: porti italiani a Berlino per promozione sistema logistico e portuale nel settore orto-frutticolo

(FERPRESS) Roma, 12 FEB Fruit Logistica, la principale fiera internazionale dell'ortofrutta, si è svolta a Berlino la settimana scorsa in un clima di grande attenzione per il settore primario. I porti italiani si sono presentati all'interno di un padiglione Italia che è stato realizzato unitamente ad Agenzia ICE, al fine di lavorare in sinergia per lo sviluppo del comparto anche al fine di attrarre nuovi investimenti negli scali portuali del Paese.



Porti italiani in caduta. Calano le merci in 14 Authority su 16

Nei primi nove mesi del 2023 perdono container tutti i grandi scali, eccetto Gioia Tauro. E sul quarto trimestre pesa la crisi di Suez Il 2023 non è stato un anno positivo per i porti italiani. Non lo è stato né sotto il profilo del traffico merci, le cui tonnellate sono complessivamente calate del 3%, tra gennaio e settembre (arrivando a 360 milioni), né dal punto di vista della movimentazione dei contenitori, scesa, nello stesso periodo, del 4,4% quanto a numero di teu (unità di misura pari un container da 20 piedi), pari a 8,44 milioni. Ci sono stati decisamente tempi migliori, anche guardando la resa dei singoli porti: nel periodo, quasi tutte le 16 Autorità di sistema portuale hanno mostrato il segno meno sulle tonnellate di merci spostate, uniche eccezioni quella della Stretto di Messina, con +1,9%, e quella del Mar di Sicilia Occidentale (Palermo) con +1,7%. Il traffico ro-ro (fatto con navi per il trasporto di rotabili) si mantiene complessivamente stabile (+0,6%). Tutt'altro quadro emerge, invece, sui passeggeri, che crescono complessivamente del 16,4% a livello italiano. E i crocieristi, in particolare, segnano +54,8%. I dati emergono dalle tabelle di Ports Infographics 2024, il report realizzato da **Assoport** e Srm (il centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo).

Il documento, come si è accennato, si ferma ai primi nove mesi del 2023, il che rende la rilevazione ancora più allarmante, visto che a ottobre è iniziata la crisi del canale di Suez, che ha ulteriormente assottigliato i traffici, in particolare quelli container, nel Mediterraneo e, di conseguenza, negli scali italiani. La Spezia e Marina di Carrara mostrano un -7,2% quanto a tonnellate di merci (13,12 milioni) e un -13,3% di container (a 912.657 teu). Mentre l'**Adsp** di Livorno registra -3,4% di merci (29,09 milioni di tonnellate) e -10,4% di container (a 510.321 teu). L'**Adsp** di Napoli e Salerno totalizza un -3% di merci (a 23,58 milioni di tonnellate) e -11,7% di container (a 704.117 teu). Passando all'Adriatico, Venezia segna -4,2% di merci (a 18,4 milioni di tonnellate) e -10,4% di container (371.969 teu). L'**Adsp** del Mar Adriatico orientale, che raggruppa Trieste e Monfalcone, registra un esiguo -0,2% di merci (a 44,92 milioni) con -1,2% per il capoluogo giuliano e +14,8% per Monfalcone; mentre per i container il calo è più alto, pari a -4,9% (con una movimentazione di 635.267 teu). Interessante osservare che a Venezia, ora che le navi cruise sbarcano i passeggeri a Porto Marghera (o in rada), i crocieristi sono saliti del 105,9% (a 479.307, ma ancora ben lontani dai numeri di quando le navi passavano nel bacino di San Marco). Crescite significative anche per Palermo a +68,7% (con 676.411 crocieristi), La Spezia a +38% (con 580.170), Livorno, a +45,2% (con 537.834) e Messina a 45,8% (con 402.010); infine Ravenna segna +81,8% (ma con soli 273.537 crocieristi).



02/12/2024 22:58

ilsole24ore.com
Porti italiani in caduta. Calano le merci in 14 Authority su 16

Nei primi nove mesi del 2023 perdono container tutti i grandi scali, eccetto Gioia Tauro. E sul quarto trimestre pesa la crisi di Suez Il 2023 non è stato un anno positivo per i porti italiani. Non lo è stato né sotto il profilo del traffico merci, le cui tonnellate sono complessivamente calate del 3%, tra gennaio e settembre (arrivando a 360 milioni), né dal punto di vista della movimentazione dei contenitori, scesa, nello stesso periodo, del 4,4% quanto a numero di teu (unità di misura pari un container da 20 piedi), pari a 8,44 milioni. Ci sono stati decisamente tempi migliori, anche guardando la resa dei singoli porti: nel periodo, quasi tutte le 16 Autorità di sistema portuale hanno mostrato il segno meno sulle tonnellate di merci spostate, uniche eccezioni quella della Stretto di Messina, con +1,9%, e quella del Mar di Sicilia Occidentale (Palermo) con +1,7%. Il traffico ro-ro (fatto con navi per il trasporto di rotabili) si mantiene complessivamente stabile (+0,6%). Tutt'altro quadro emerge, invece, sui passeggeri, che crescono complessivamente del 16,4% a livello italiano. E i crocieristi, in particolare, segnano +54,8%. I dati emergono dalle tabelle di Ports Infographics 2024, il report realizzato da Assoport e Srm (il centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo), il documento, come si è accennato, si ferma ai primi nove mesi del 2023, il che rende la rilevazione ancora più allarmante, visto che a ottobre è iniziata la crisi del canale di Suez, che ha ulteriormente assottigliato i traffici, in particolare quelli container, nel Mediterraneo e, di conseguenza, negli scali italiani. La Spezia e Marina di Carrara mostrano un -7,2% quanto a tonnellate di merci (13,12 milioni) e un -13,3% di container (a 912.657 teu). Mentre l'Adsp di Livorno registra -3,4% di merci (29,09 milioni di tonnellate) e -10,4% di container (a 510.321 teu). L'Adsp di Napoli e Salerno totalizza un -3% di merci (a 23,58 milioni di tonnellate) e -11,7% di container (a 704.117 teu). Passando all'Adriatico, Venezia segna -4,2% di merci (a 18,4 milioni di tonnellate) e -10,4% di container (371.969 teu). L'Adsp del Mar Adriatico orientale, che raggruppa Trieste e Monfalcone, registra un esiguo -0,2% di merci (a 44,92 milioni) con -1,2% per il capoluogo giuliano e +14,8% per Monfalcone; mentre per i container il calo è più alto, pari a -4,9% (con una movimentazione di 635.267 teu). Interessante osservare che a Venezia, ora che le navi cruise sbarcano i passeggeri a Porto Marghera (o in rada), i crocieristi sono saliti del 105,9% (a 479.307, ma ancora ben lontani dai numeri di quando le navi passavano nel bacino di San Marco). Crescite significative anche per Palermo a +68,7% (con 676.411 crocieristi), La Spezia a +38% (con 580.170), Livorno, a +45,2% (con 537.834) e Messina a 45,8% (con 402.010); infine Ravenna segna +81,8% (ma con soli 273.537 crocieristi).

Informare

Primo Piano

Il 22 febbraio a Roma il convegno celebrativo "1994-2024: 30 anni insieme nei porti" Trent'anni dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84

Il prossimo 22 febbraio a Roma, presso l'Aula dei Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati, si terrà il convegno celebrativo "1994-2024: 30 anni insieme nei porti" organizzato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dall'Associazione dei Porti Italiani (**Assoport**) per celebrare i 30 anni dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, con la quale vennero istituite le Autorità Portuali nei principali scali nazionali e venne costituito il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera.

L'incontro prevede la suddivisione in due panel tematici: il primo incentrato sull'istituzione delle Autorità Portuali, con la presenza del presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri, mentre il secondo racconterà il percorso di trasformazione dall'Ispettorato generale al Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, con la presenza del comandante generale, ammiraglio Nicola Carlone. Saluti istituzionali: On. Lorenzo Fontana Presidente della Camera dei Deputati On. Salvatore Deidda Presidente della IX Commissione della Camera dei Deputati Sen. Claudio Fazzone Presidente della 8a Commissione permanente del Senato della Repubblica Primo panel:

La Governance portuale e l'istituzione delle Autorità Portuali in Italia Moderatore Alessandra Camilletti Massimo Deiana Ordinario di diritto della navigazione I porti prima e dopo la Legge 84/94 Maria Teresa Di Matteo Capo Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti L'evoluzione nell'attività di vigilanza sulle Autorità portuali da parte delle strutture ministeriali Zeno D'Agostino - Presidente ESPO Pino Musolino - Presidente MEDPORTS Portualità italiana nel contesto europeo e nel Mediterraneo Rodolfo Giampieri Presidente di **Assoport** Scenari di mercato, Digitalizzazione porto-città e sostenibilità On. Edoardo Rixi Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Verso la nuova riforma dei porti. Prospettive ed aspettative. Secondo panel: dall'Ispettorato generale al Comando Generale delle Capitanerie di Porto: l'art.3 della legge 84/94 Moderatore Filippo Gaudenzi Ferdinando Lolli Già Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera I 30 anni del Comando Generale e dell'ITMRCC: i principali eventi che hanno interessato il Corpo negli ultimi 30 anni. La storia del Comando Generale e della Centrale operativa-ITMRCC a 30 anni dal d.P.R. 662/94 Piero Pellizzari Direttore marittimo della Liguria Pietro Vella Direttore marittimo della Campania Le Capitanerie di Porto ante e post Legge 84: In 30 anni la portualità nazionale ha subito profondi cambiamenti; il Comando Generale e le Capitanerie di Porto si sono rapidamente adeguate alle nuove esigenze della "marittimità". La testimonianza dal territorio: i porti di Napoli e Genova Nicola Carlone Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera Prospettive di sviluppo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera: linee di indirizzo e assetti strategici. L'evoluzione



Il prossimo 22 febbraio a Roma, presso l'Aula dei Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati, si terrà il convegno celebrativo "1994-2024: 30 anni insieme nei porti" organizzato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dall'Associazione dei Porti Italiani (Assoport) per celebrare i 30 anni dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, con la quale vennero istituite le Autorità Portuali nei principali scali nazionali e venne costituito il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. L'incontro prevede la suddivisione in due panel tematici: il primo incentrato sull'istituzione delle Autorità Portuali, con la presenza del presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri, mentre il secondo racconterà il percorso di trasformazione dall'Ispettorato generale al Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, con la presenza del comandante generale, ammiraglio Nicola Carlone. Saluti istituzionali: On. Lorenzo Fontana Presidente della Camera dei Deputati On. Salvatore Deidda Presidente della IX Commissione della Camera dei Deputati Sen. Claudio Fazzone Presidente della 8a Commissione permanente del Senato della Repubblica Primo panel: La Governance portuale e l'istituzione delle Autorità Portuali in Italia Moderatore Alessandra Camilletti Massimo Deiana Ordinario di diritto della navigazione I porti prima e dopo la Legge 84/94 Maria Teresa Di Matteo Capo Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti L'evoluzione nell'attività di vigilanza sulle Autorità portuali da parte delle strutture ministeriali Zeno D'Agostino - Presidente ESPO Pino Musolino - Presidente MEDPORTS Portualità italiana nel contesto europeo e nel Mediterraneo Rodolfo Giampieri Presidente di Assoport Scenari di mercato, Digitalizzazione porto-città e sostenibilità On. Edoardo Rixi Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Verso la nuova riforma dei porti. Prospettive ed

Informare

Primo Piano

digitale e il suo impatto sul mondo dello shipping.

Informatore Navale

Primo Piano

Assoporti: i porti italiani a Fruit Logistica Berlin 2024 - La promozione del sistema logistico e portuale nel settore orto-frutticolo

Berlino: Fruit Logistica, la principale fiera internazionale dell'ortofrutta, si è svolta a Berlino la settimana scorsa in un clima di grande attenzione per il settore primario. I porti italiani si sono presentati all'interno di un padiglione Italia che è stato realizzato unitamente ad Agenzia ICE, al fine di lavorare in sinergia per lo sviluppo del comparto anche al fine di attrarre nuovi investimenti negli scali portuali del Paese. La manifestazione rappresenta il fulcro delle relazioni mondiali degli operatori del settore agroalimentare e di tutto l'indotto.

Nell'edizione appena finita è stata data particolare attenzione sullo scenario economico da parte del sistema portuale italiano insieme a istituzioni, imprese e stakeholder. In un contesto generale di aumento dei costi di produzione, effetti tangibili del cambiamento climatico sulle coltivazioni, si aggiungono le incertezze derivanti dallo scenario mondiale con il protrarsi della guerra in Ucraina, la crisi del canale di Suez che ha un impatto consistente anche sulla movimentazione delle merci del settore ortofruttilo. Secondo i dati di Confagricoltura, il comparto dell'ortofrutta fresca, esclusi i trasformati industriali, vale oltre 16 miliardi di euro. L'export di tutto il comparto,

comprensivo anche della filiera, nei primi dieci mesi del 2023 ha raggiunto quota 9,4 miliardi di euro (+ 11,5% rispetto all'anno precedente), confermandosi settore essenziali per il Paese. Grazie alla presenza dei porti italiani sono stati sottoscritti degli accordi per garantire dei corridoi privilegiati per il flusso delle merci (import-export), in particolare con l'area del Nord Africa. "I porti italiani," ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, "hanno un ruolo di primo piano per l'export e import di molti prodotti ortofruttili. La conferma del ruolo dei porti per la filiera è data dalle numerose attività svolte nel padiglione del sistema portuale italiano unitamente agli uffici per l'attrazione degli investimenti e l'internazionalizzazione di ICE, e dalle visite istituzionali importanti come la presenza del Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, Francesco Lollobrigida e il Presidente di ICE, Matteo Zoppas, accompagnati dal Direttore Generale ICE, Lorenzo Galanti e dal Direttore della sede di Berlino di ICE, Ferdinando Fiore. Il momento in cui stiamo lavorando è molto particolare e le attività del sistema portuale nei contesti internazionali diventano ancor più importanti," ha concluso Giampieri.



Berlino: Fruit Logistica, la principale fiera internazionale dell'ortofrutta, si è svolta a Berlino la settimana scorsa in un clima di grande attenzione per il settore primario. I porti italiani si sono presentati all'interno di un padiglione Italia che è stato realizzato unitamente ad Agenzia ICE, al fine di lavorare in sinergia per lo sviluppo del comparto anche al fine di attrarre nuovi investimenti negli scali portuali del Paese. La manifestazione rappresenta il fulcro delle relazioni mondiali degli operatori del settore agroalimentare e di tutto l'indotto. Nell'edizione appena finita è stata data particolare attenzione sullo scenario economico da parte del sistema portuale italiano insieme a istituzioni, imprese e stakeholder in un contesto generale di aumento dei costi di produzione, effetti tangibili del cambiamento climatico sulle coltivazioni, si aggiungono le incertezze derivanti dallo scenario mondiale con il protrarsi della guerra in Ucraina, la crisi del canale di Suez che ha un impatto consistente anche sulla movimentazione delle merci del settore ortofruttilo. Secondo i dati di Confagricoltura, il comparto dell'ortofrutta fresca, esclusi i trasformati industriali, vale oltre 16 miliardi di euro. L'export di tutto il comparto, comprensivo anche della filiera, nei primi dieci mesi del 2023 ha raggiunto quota 9,4 miliardi di euro (+ 11,5% rispetto all'anno precedente), confermandosi settore essenziali per il Paese. Grazie alla presenza dei porti italiani sono stati sottoscritti degli accordi per garantire dei corridoi privilegiati per il flusso delle merci (import-export), in particolare con l'area del Nord Africa. "I porti italiani," ha dichiarato il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, "hanno un ruolo di primo piano per l'export e import di molti prodotti ortofruttili. La conferma del ruolo dei porti per la filiera è data dalle numerose attività svolte nel padiglione del sistema portuale italiano unitamente agli uffici per l'attrazione degli investimenti e

Informazioni Marittime


Primo Piano

Trent'anni insieme nei porti, Guardia Costiera e Assoportri annunciano il seminario celebrativo

Appuntamento il 22 febbraio a Roma, presso l'aula dei gruppi parlamentari della Camera dei Deputati Mercoledì 22 febbraio a Roma, presso l'aula dei gruppi parlamentari della Camera dei Deputati, si terrà il convegno " 1994-2024: 30 anni insieme nei porti" organizzato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dall'Associazione dei Porti Italiani (**Assoportri**) per celebrare i trent'anni dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, con la quale vennero istituite le Autorità Portuali nei principali scali nazionali e venne costituito il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Due i panel tematici che caratterizzeranno l'evento: il primo incentrato sull'istituzione delle Autorità Portuali, con la presenza del presidente di **Assoportri**, Rodolfo Giampieri. Il secondo panel illustrerà invece il percorso di trasformazione dall'Ispettorato generale al Comando Generale delle Capitanerie di Porto, con la presenza del comandante generale, ammiraglio Nicola Carlone. Condividi Tag **assoportri** guardia costiera convegni Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Trent'anni insieme nei porti, Guardia Costiera e Assoportri annunciano il seminario celebrativo



02/12/2024 15:20

Appuntamento il 22 febbraio a Roma, presso l'aula dei gruppi parlamentari della Camera dei Deputati Mercoledì 22 febbraio a Roma, presso l'aula dei gruppi parlamentari della Camera dei Deputati, si terrà il convegno " 1994-2024: 30 anni insieme nei porti" organizzato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dall'Associazione dei Porti Italiani (Assoportri) per celebrare i trent'anni dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, con la quale vennero istituite le Autorità Portuali nei principali scali nazionali e venne costituito il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Due i panel tematici che caratterizzeranno l'evento: il primo incentrato sull'istituzione delle Autorità Portuali, con la presenza del presidente di Assoportri, Rodolfo Giampieri. Il secondo panel illustrerà invece il percorso di trasformazione dall'Ispettorato generale al Comando Generale delle Capitanerie di Porto, con la presenza del comandante generale, ammiraglio Nicola Carlone. Condividi Tag **assoportri** guardia costiera convegni Articoli correlati.

Fruit logistica: sinergia dei porti italiani per attrarre investimenti

ROMA Si è chiusa Fruit Logistica, la principale fiera internazionale dell'ortofrutta, che ha portato a Berlino anche i porti italiani che si sono presentati all'interno di un padiglione Italia realizzato con l'Agenzia ICE, al fine di lavorare in sinergia per lo sviluppo del comparto anche al fine di attrarre nuovi investimenti negli scali portuali del Paese. La manifestazione, fulcro delle relazioni mondiali degli operatori del settore agroalimentare e di tutto l'indotto ha focalizzato l'attenzione di questa edizione sullo scenario economico da parte del sistema portuale italiano insieme a istituzioni, imprese e stakeholder. In un contesto generale di aumento dei costi di produzione, effetti tangibili del cambiamento climatico sulle coltivazioni, si aggiungono le incertezze derivanti dallo scenario mondiale con il protrarsi della guerra in Ucraina, la crisi del canale di Suez che ha un impatto consistente anche sulla movimentazione delle merci del settore ortofrutticolo. Secondo i dati di Confagricoltura, il comparto dell'ortofrutta fresca, esclusi i trasformati industriali, vale oltre 16 miliardi di euro. L'export di tutto il comparto, comprensivo anche della filiera, nei primi dieci mesi del 2023 ha raggiunto quota 9,4 miliardi di euro, con un +11,5% rispetto all'anno precedente, confermandosi settore essenziale per il Paese. Grazie alla presenza dei porti italiani sono stati sottoscritti degli accordi per garantire dei corridoi privilegiati per il flusso delle merci (import-export), in particolare con l'area del Nord Africa. I porti italiani -ha detto il presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri hanno un ruolo di primo piano per l'export e import di molti prodotti ortofrutticoli. La conferma del ruolo dei porti per la filiera è data dalle numerose attività svolte nel padiglione del sistema portuale italiano a Fruit Logistica unitamente agli uffici per l'attrazione degli investimenti e l'internazionalizzazione di ICE, e dalle visite istituzionali importanti come la presenza del Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, Francesco Lollobrigida e il presidente di ICE, Matteo Zoppas, accompagnati dal direttore generale ICE, Lorenzo Galanti e dal direttore della sede di Berlino di ICE, Ferdinando Fiore. Il momento in cui stiamo lavorando è molto particolare e le attività del sistema portuale nei contesti internazionali diventano ancor più importanti.



Port Logistic Press

Primo Piano

I porti italiani a Berlino per promuovere il sistema logistico dell'orto-frutticolo

Tempo di lettura: minuti Berlino: Fruit Logistica, la principale fiera internazionale dell'ortofrutta, si è svolta a Berlino in un clima di grande attenzione per il settore primario. I porti italiani si sono presentati all'interno di un padiglione Italia che è stato realizzato unitamente ad Agenzia ICE, al fine di lavorare in sinergia per lo sviluppo del comparto anche al fine di attrarre nuovi investimenti negli scali portuali del Paese. La manifestazione rappresenta il fulcro delle relazioni mondiali degli operatori del settore agroalimentare e di tutto l'indotto. Nell'edizione appena finita è stata data particolare attenzione sullo scenario economico da parte del sistema portuale italiano insieme a istituzioni, imprese e stakeholder. In un contesto generale di aumento dei costi di produzione, effetti tangibili del cambiamento climatico sulle coltivazioni, si aggiungono le incertezze derivanti dallo scenario mondiale con il protrarsi della guerra in Ucraina, la crisi del canale di Suez che ha un impatto consistente anche sulla movimentazione delle merci del settore ortofrutticolo. Secondo i dati di Confagricoltura, il comparto dell'ortofrutta fresca, esclusi i trasformati industriali, vale oltre 16 miliardi di euro. L'export di tutto il comparto, comprensivo anche della filiera, nei primi dieci mesi del 2023 ha raggiunto quota 9,4 miliardi di euro (+ 11,5% rispetto all'anno precedente), confermandosi settore essenziali per il Paese. Grazie alla presenza dei porti italiani sono stati sottoscritti degli accordi per garantire dei corridoi privilegiati per il flusso delle merci (import-export), in particolare con l'area del Nord Africa. "I porti italiani," ha dichiarato il Presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri, "hanno un ruolo di primo piano per l'export e import di molti prodotti ortofrutticoli. La conferma del ruolo dei porti per la filiera è data dalle numerose attività svolte nel padiglione del sistema portuale italiano unitamente agli uffici per l'attrazione degli investimenti e l'internazionalizzazione di ICE, e dalle visite istituzionali importanti come la presenza del Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, Francesco Lollobrigida e il Presidente di ICE, Matteo Zoppas, accompagnati dal Direttore Generale ICE, Lorenzo Galanti e dal Direttore della sede di Berlino di ICE, Ferdinando Fiore. Il momento in cui stiamo lavorando è molto particolare e le attività del sistema portuale nei contesti internazionali diventano ancor più importanti," ha concluso Giampieri. Condividi : Altri Articoli .



Tempo di lettura: minuti Berlino: Fruit Logistica, la principale fiera internazionale dell'ortofrutta, si è svolta a Berlino in un clima di grande attenzione per il settore primario. I porti italiani si sono presentati all'interno di un padiglione Italia che è stato realizzato unitamente ad Agenzia ICE, al fine di lavorare in sinergia per lo sviluppo del comparto anche al fine di attrarre nuovi investimenti negli scali portuali del Paese. La manifestazione rappresenta il fulcro delle relazioni mondiali degli operatori del settore agroalimentare e di tutto l'indotto. Nell'edizione appena finita è stata data particolare attenzione sullo scenario economico da parte del sistema portuale italiano insieme a istituzioni, imprese e stakeholder. In un contesto generale di aumento dei costi di produzione, effetti tangibili del cambiamento climatico sulle coltivazioni, si aggiungono le incertezze derivanti dallo scenario mondiale con il protrarsi della guerra in Ucraina, la crisi del canale di Suez che ha un impatto consistente anche sulla movimentazione delle merci del settore ortofrutticolo. Secondo i dati di Confagricoltura, il comparto dell'ortofrutta fresca, esclusi i trasformati industriali, vale oltre 16 miliardi di euro. L'export di tutto il comparto, comprensivo anche della filiera, nei primi dieci mesi del 2023 ha raggiunto quota 9,4 miliardi di euro (+ 11,5% rispetto all'anno precedente), confermandosi settore essenziali per il Paese. Grazie alla presenza dei porti italiani sono stati sottoscritti degli accordi per garantire dei corridoi privilegiati per il flusso delle merci (import-export), in particolare con l'area del Nord Africa. "I porti italiani," ha dichiarato il Presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri, "hanno un ruolo di primo piano per l'export e import di molti prodotti ortofrutticoli. La conferma del ruolo dei porti per la filiera è data dalle numerose attività svolte nel padiglione del sistema portuale italiano unitamente agli uffici per l'attrazione degli investimenti e l'internazionalizzazione di ICE, e dalle visite istituzionali importanti come la

I porti italiani al Fruit Logistica di Berlino

Feb 12, 2024 Berlino - Fruit Logistica, la principale fiera internazionale dell'ortofrutta, si è svolta a Berlino la settimana scorsa in un clima di grande attenzione per il settore primario. I porti italiani si sono presentati all'interno di un padiglione Italia che è stato realizzato unitamente ad Agenzia ICE, al fine di lavorare in sinergia per lo sviluppo del comparto anche al fine di attrarre nuovi investimenti negli scali portuali del Paese. La manifestazione rappresenta il fulcro delle relazioni mondiali degli operatori del settore agroalimentare e di tutto l'indotto. Nell'edizione appena finita è stata data particolare attenzione sullo scenario economico da parte del sistema portuale italiano insieme a istituzioni, imprese e stakeholder. In un contesto generale di aumento dei costi di produzione, effetti tangibili del cambiamento climatico sulle coltivazioni, si aggiungono le incertezze derivanti dallo scenario mondiale con il protrarsi della guerra in Ucraina, la crisi del canale di Suez che ha un impatto consistente anche sulla movimentazione delle merci del settore ortofrutticolo. Secondo i dati di Confagricoltura, il comparto dell'ortofrutta fresca, esclusi i trasformati industriali, vale oltre 16 miliardi di euro. L'export di tutto il comparto, comprensivo anche della filiera, nei primi dieci mesi del 2023 ha raggiunto quota 9,4 miliardi di euro (+ 11,5% rispetto all'anno precedente), confermandosi settore essenziali per il Paese. Grazie alla presenza dei porti italiani sono stati sottoscritti degli accordi per garantire dei corridoi privilegiati per il flusso delle merci (import-export), in particolare con l'area del Nord Africa. "I porti italiani," ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, "hanno un ruolo di primo piano per l'export e import di molti prodotti ortofrutticoli. La conferma del ruolo dei porti per la filiera è data dalle numerose attività svolte nel padiglione del sistema portuale italiano unitamente agli uffici per l'attrazione degli investimenti e l'internazionalizzazione di ICE, e dalle visite istituzionali importanti come la presenza del Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, Francesco Lollobrigida e il Presidente di ICE, Matteo Zoppas, accompagnati dal Direttore Generale ICE, Lorenzo Galanti e dal Direttore della sede di Berlino di ICE, Ferdinando Fiore. Il momento in cui stiamo lavorando è molto particolare e le attività del sistema portuale nei contesti internazionali diventano ancor più importanti," ha concluso Giampieri.



Feb 12, 2024 Berlino - Fruit Logistica, la principale fiera internazionale dell'ortofrutta, si è svolta a Berlino la settimana scorsa in un clima di grande attenzione per il settore primario. I porti italiani si sono presentati all'interno di un padiglione Italia che è stato realizzato unitamente ad Agenzia ICE, al fine di lavorare in sinergia per lo sviluppo del comparto anche al fine di attrarre nuovi investimenti negli scali portuali del Paese. La manifestazione rappresenta il fulcro delle relazioni mondiali degli operatori del settore agroalimentare e di tutto l'indotto. Nell'edizione appena finita è stata data particolare attenzione sullo scenario economico da parte del sistema portuale italiano insieme a istituzioni, imprese e stakeholder. In un contesto generale di aumento dei costi di produzione, effetti tangibili del cambiamento climatico sulle coltivazioni, si aggiungono le incertezze derivanti dallo scenario mondiale con il protrarsi della guerra in Ucraina, la crisi del canale di Suez che ha un impatto consistente anche sulla movimentazione delle merci del settore ortofrutticolo. Secondo i dati di Confagricoltura, il comparto dell'ortofrutta fresca, esclusi i trasformati industriali, vale oltre 16 miliardi di euro. L'export di tutto il comparto, comprensivo anche della filiera, nei primi dieci mesi del 2023 ha raggiunto quota 9,4 miliardi di euro (+ 11,5% rispetto all'anno precedente), confermandosi settore essenziali per il Paese. Grazie alla presenza dei porti italiani sono stati sottoscritti degli accordi per garantire dei corridoi privilegiati per il flusso delle merci (import-export), in particolare con l'area del Nord Africa. "I porti italiani," ha dichiarato il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, "hanno un ruolo di primo piano per l'export e import di molti prodotti ortofrutticoli. La conferma del ruolo dei porti per la filiera è data dalle numerose attività svolte nel padiglione del sistema portuale italiano unitamente agli uffici per l'attrazione degli investimenti e l'internazionalizzazione di ICE, e dalle visite istituzionali importanti come la presenza del Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste,

Fedriga, 'il ricatto sul canale di Suez è inaccettabile'

ANSAcom - In collaborazione con Open Fiber "Il ricatto degli Houthi ai Paesi occidentali sul canale di Suez è inaccettabile e la libertà di commercio e di transito deve essere tutelata dalle forze democratiche. Sono contento che l'Italia diventi protagonista nella difesa di un commercio fondamentale non solo per il porto di Trieste ma per il sistema europeo". Lo ha detto il presidente della Regione Fvg, Massimiliano Fedriga, a margine del convegno Fvg Connect, un incontro promosso da OpenFiber, Bat, Saipem e Fincantieri in collaborazione con la Regione Fvg. ANSAcom - In collaborazione con Open Fiber.



02/12/2024 15:23

ANSAcom - In collaborazione con Open Fiber "Il ricatto degli Houthi ai Paesi occidentali sul canale di Suez è inaccettabile e la libertà di commercio e di transito deve essere tutelata dalle forze democratiche. Sono contento che l'Italia diventi protagonista nella difesa di un commercio fondamentale non solo per il porto di Trieste ma per il sistema europeo". Lo ha detto il presidente della Regione Fvg, Massimiliano Fedriga, a margine del convegno Fvg Connect, un incontro promosso da OpenFiber, Bat, Saipem e Fincantieri in collaborazione con la Regione Fvg. ANSAcom - In collaborazione con Open Fiber.

In olanda

Varata nave cargo Il nome in omaggio a Porto Nogaro

Gestita da un armatore di Savona che opera in Friuli In aprile il primo trasporto verso lo scalo sangiorgino

FRANCESCA ARTICO

Francesca Artico / SAN giorgio di nogaro Omaggio a Porto Nogaro: porta il nome di CL Nogaro il cargo battente bandiera del Belgio, varato il 5 febbraio dal cantiere olandese GS Yard sulle note dell'inno di Mameli. La nave ha un pescaggio di 4,9 metri a pieno carico, capace di navigare anche con stive aperte per carichi di altezza eccezionale, oltre a poter trasportare merce pericolosa. La nuova costruzione, a propulsione diesel-elettrica, può connettersi alla alimentazione portuale e ha uno speciale eco-design studiato per limitare consumi ed emissioni nocive all'ambiente esterno. Presente al varo anche Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale - che sovraintende anche a Porto Nogaro- a dimostrare l'apprezzamento verso operatori come Conti Carwil, che credono anche nei porti più piccoli.

L'annuncio del varo è arrivata dal sindaco di San Giorgio di Nogaro Pietro Del Frate, che venerdì a incontrato a Porto Nogaro l'operatore savonese Fulvio Carlini, che gli ha comunicato l'arrivo per aprile della CL Nogaro allo scalo nogarese e che si dice «orgoglioso ed emozionato da questo riconoscimento verso lo scalo friulano».

Il sindaco spiega inoltre come l'operatore savonese gli abbia raccontato di un battesimo con l'acqua particolarmente emozionante della nuova costruzione della Conti Carwil, compagnia di navigazione nordeuropea di cui è socio al 50% Fulvio Carlini anche per lo spettacolare varo, eseguito dalle maestranze del cantiere olandese GS Yard. Madrina Gabriella Reghellin, dal 2003 nello shipping, consorte di Fulvio Carlini con il quale condivide lavoro come socia in Marine Chartering Service, emozionata al momento del tradizionale lancio della bottiglia di champagne contro lo scafo, dando il via allo scivolamento della nave nel canale.

Gabriella Reghellin, ha spiegato l'origine del nome: «La nave è stata nominata CL Nogaro in onore all'home port di Conti Carwil Ltd in Italia - ha detto -, la nostra base nel Nord Adriatico, dove carichiamo acciaio, legname e project cargo per le abituali destinazioni. Il porto, pur con le sue limitate dimensioni, da sempre ha costituito per noi il punto di partenza per espandere le nostre attività; siamo certi che continuerà a essere lo scalo hub di riferimento dove imbarcare l'export proveniente dal Nord Est dell'Italia e da una parte dell'Europa. Su Porto Nogaro, insieme a Koper (Slovenia) e Rijeka (Croazia), si basa il flusso commerciale in questione, che speriamo possa presto aumentare in numero e volumi, per raggiungere i Paesi da noi serviti».

Carlini, ha aggiunto che «il nome della nave omaggia non solo il nostro porto di casa in Friuli Venezia



Messaggero Veneto

Trieste

Giulia ma anche tutti gli amici di quella regione di lavoratori ai quali quel mio quarto di sangue "furlan" mi lega da sempre».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA

Shipping Italy

Savona, Vado

Nessun risarcimento per i depositi di bitume a Savona

Ribaltata dal Consiglio di Stato la sentenza di primo grado: la responsabilità del mancato avvio del progetto è della partecipata di Argo Finanziaria (Gavio), corretto l'operato della Regione Liguria 12 Febbraio 2024. Gli "atti atipici e abnormi" e la "totale illegittimità" sono un abbaglio del Tar della Liguria: alla Regione non è ascrivibile alcuna responsabilità per il mancato avvio del progetto di realizzazione di alcuni depositi di bitume in porto a **Savona**, sicché viene "a mancare un requisito necessario per la condanna dell'ente al risarcimento dei danni". È questo in sintesi il succo della sentenza con cui il Consiglio di Stato ha ribaltato il verdetto di primo grado, respingendo quindi il ricorso di Bit **Savona** Srl contro alcuni atti della Regione Liguria che a suo dire una decina di anni fa avevano impedito lo sviluppo del progetto. La compagine, formata al 45% ciascuno dalla finanziaria del Gruppo Gavio Argo, da Agri-Eco, per il 6% dalla impresa logistica savonese Bit facente capo a Gerardo Ghiliotto e per il 4% dalla concittadina Transmare, aveva progettato di investire circa 15 milioni di euro per realizzare nove serbatoi con altezze tra otto e 19 metri, per una capacità di circa 39 mila metri cubi, su una superficie di 10 mila metri quadrati di fronte al deposito T3 di **Savona**, da collegare con le banchine dell'Alto Fondale, con l'obiettivo di arrivare a movimentare in un quinquennio circa 80 mila tonnellate annue di bitume. Bit aveva impugnato in particolare due delibere adottate a cavallo di 2016 e 2017 con cui la Regione avviava un tavolo di monitoraggio, "anche allo scopo di verificare la disponibilità di eventuali alternative localizzative" e di "subordinare la sottoscrizione dell'intesa con il Ministero dello Sviluppo economico (...) all'effettuazione degli approfondimenti da parte di questo tavolo". Il Consiglio ha però smontato tale tesi, convenendo "con la Regione Liguria che la determinazione conclusiva del procedimento (decreto di cui alla nota prot. 4295 del 4 marzo 2014) era immediatamente efficace ed utilizzabile da Bit **Savona** a prescindere da qualsiasi condotta della Regione Liguria. Rispetto a tale determinazione, le successive delibere n. 262/2016 e n. 37/2017 (oggetto di impugnazione) non dispongono alcuna revoca né sospensione del provvedimento datato 30 luglio 2013, tantomeno della determinazione ministeriale, ovvero dell'autorizzazione, e neppure sollecitano il Ministero dello sviluppo economico (autorità procedente) a provvedere in tal senso". E pure la subordinazione al lavoro del tavolo "è, in realtà, del tutto irrilevante, ovvero tamquam non esset in quanto l'intesa si era già perfezionata". In sostanza, dicono cioè i giudici di Palazzo Spada, la Regione si era espressa positivamente e Bit avrebbe potuto conseguentemente procedere. Per giunta, hanno osservato i giudici, "l'istituzione del tavolo tecnico - come anche i successivi eventi catastrofici (mareggiata e incendio del 2018, ndr) hanno dimostrato - lungi dall'essere stato un 'capriccio' della Regione,



Ribaltata dal Consiglio di Stato la sentenza di primo grado: la responsabilità del mancato avvio del progetto è della partecipata di Argo Finanziaria (Gavio), corretto l'operato della Regione Liguria 12 Febbraio 2024. Gli "atti atipici e abnormi" e la "totale illegittimità" sono un abbaglio del Tar della Liguria: alla Regione non è ascrivibile alcuna responsabilità per il mancato avvio del progetto di realizzazione di alcuni depositi di bitume in porto a Savona, sicché viene "a mancare un requisito necessario per la condanna dell'ente al risarcimento dei danni". È questo in sintesi il succo della sentenza con cui il Consiglio di Stato ha ribaltato il verdetto di primo grado, respingendo quindi il ricorso di Bit Savona Srl contro alcuni atti della Regione Liguria che a suo dire una decina di anni fa avevano impedito lo sviluppo del progetto. La compagine, formata al 45% ciascuno dalla finanziaria del Gruppo Gavio Argo, da Agri-Eco, per il 6% dalla impresa logistica savonese Bit facente capo a Gerardo Ghiliotto e per il 4% dalla concittadina Transmare, aveva progettato di investire circa 15 milioni di euro per realizzare nove serbatoi con altezze tra otto e 19 metri, per una capacità di circa 39 mila metri cubi, su una superficie di 10 mila metri quadrati di fronte al deposito T3 di Savona, da collegare con le banchine dell'Alto Fondale, con l'obiettivo di arrivare a movimentare in un quinquennio circa 80 mila tonnellate annue di bitume. Bit aveva impugnato in particolare due delibere adottate a cavallo di 2016 e 2017 con cui la Regione avviava un tavolo di monitoraggio, "anche allo scopo di verificare la disponibilità di eventuali alternative localizzative" e di "subordinare la sottoscrizione dell'intesa con il Ministero dello Sviluppo economico (...) all'effettuazione degli approfondimenti da parte di questo tavolo". Il Consiglio ha però smontato tale tesi, convenendo "con la Regione Liguria che la determinazione conclusiva del procedimento (decreto di cui alla nota prot. 4295 del 4 marzo 2014) era immediatamente efficace ed utilizzabile da Bit Savona a prescindere da qualsiasi condotta della Regione Liguria. Rispetto a tale

Shipping Italy

Savona, Vado

ha rappresentato, come appunto i fatti hanno ampiamente comprovato uno scrupolo opportuno, e addirittura necessario, tenuto conto della conformazione dei luoghi (esposti a rischi di inondazioni) e dell'assetto idrogeologico del territorio. Tale opzione, proprio perché espressione di una ragionevole ponderazione degli interessi in gioco esclude in radice ogni ipotesi di responsabilità a titolo di colpa che si volesse imputare all'intimata amministrazione".
A.M.

The Medi Telegraph

Savona, Vado

Mancata realizzazione del deposito bitumi a Savona, la Regione Liguria vince il ricorso al Consiglio di Stato

La Regione non è responsabile se il progetto non è stato realizzato

Genova - Una sentenza del Consiglio di Stato ha accolto il ricorso della Regione Liguria riguardante il progetto di deposito di bitumi in porto a **Savona** presentato dalla società Bit. È stata così riformata la sentenza di primo grado che dava ragione alla Bit. Il round legale in appello è stato vinto dalla Regione. Il CdS ha stabilito in sostanza che la Regione non ha colpe se il progetto non è stato realizzato e quindi non deve risarcire la società proponente. I giudici amministrativi di secondo grado hanno accolto le motivazioni della Regione, che nel ricorso di appello ha sottolineato: "Bit ha "partecipato e collaborato ai lavori del Tavolo di monitoraggio mediante propria condotta consapevole e volontaria. In tale sede, tra l'altro, è proprio Bit ad aver contribuito all'allungamento dei lavori del Tavolo fornendo la documentazione in ritardo ed incompleta. La completa distruzione del sito (area di colmata di Punta S. Erasmo) a seguito degli eventi atmosferici del 2018 (mareggiata) ed il conseguente incendio hanno reso evidente (ex post) l'inidoneità del sito, facendo così venir meno ogni interesse da parte della stessa Bit".



Porto di Genova, Msc conferma interesse su merci e crociere

Msc punta anche a entrare nell'aeroporto: è uno dei privati che ha risposto alla manifestazione di interesse Vertice stamattina in **Autorità portuale** a Genova tra i rappresentanti istituzionali locali, il viceministro alle Infrastrutture, Edoardo Rixi, e il presidente del gruppo Msc, Gianluigi Aponte «I porti liguri e il sistema Liguria sono sempre più attrattivi, in crescita e protagonisti assoluti del mercato, le istituzioni sono allineate e abbiamo un'idea di sviluppo condivisa. Stiamo investendo miliardi di euro sui nostri scali per le grandi opere che ci renderanno ancora più forti e competitivi» commenta il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, al termine dell'incontro. Presenti anche il sindaco Marco Bucci, il presidente dell'aeroporto, Alfonso Lavarello, il commissione dell'**Autorità portuale** di Genova e Savona, Paolo Piacenza, il direttore marittimo della Liguria e comandante del porto di Genova, Piero Pellizzari «Gianluigi Aponte ha confermato l'interesse del suo gruppo sia sulle merci che sulle crociere e la volontà di continuare a investire sui nostri porti», aggiunge il governatore. Sul tavolo anche il futuro ingresso dei privati nell'Aeroporto di Genova, con Msc che è una delle realtà che ha risposto alla manifestazione di interesse indetta dal management del Colombo. «La Liguria cresce, lo dicono i dati dell'economia ribadisce Toti, dopo lo scontro a distanza nei giorni scorsi con Confindustria Genova crescita vuol dire lavoro e futuro per i nostri figli. Lavoriamo ogni giorno per questo».



Aponte a Genova conferma l'interesse su merci e crociere

GENOVA I porti liguri e il sistema Liguria sono sempre più attrattivi, in crescita e protagonisti assoluti del mercato, le istituzioni sono allineate e abbiamo un'idea di sviluppo condivisa. Stiamo investendo miliardi di euro sui nostri scali per le grandi opere che ci renderanno ancora più forti e competitivi. Sono questi i temi trattati, come spiega il governatore della Regione Liguria Giovanni Toti, stamattina alla presenza del patron di Msc Gianluigi Aponte, arrivato nella sede dell'AdSp del mar Ligure occidentale, insieme al viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente dell'Aeroporto Colombo di Genova Alfonso Lavarello, il commissario dell'AdSp Paolo Piacenza e l'ammiraglio Piero Pellizzari, direttore marittimo della Liguria e comandante del porto di Genova. Aponte, secondo quanto riportato da Toti, ha confermato l'interesse del suo gruppo, sia sulle merci che sulle crociere, di continuare a investire sui nostri porti. La Liguria cresce, lo dicono i dati dell'economia. Crescita vuol dire lavoro e futuro per i nostri figli. Lavoriamo ogni giorno per questo.



Aponte incontra porto, Comune e Regione a Palazzo San Giorgio

Visita questa mattina del fondatore di Msc di Matteo Cantile GENOVA - Una cartina splanata sul tavolo e tanti illustri personalità a discuterne: è questa l'immagine simbolo della visita, questa mattina a Palazzo San Giorgio, di Gianluigi Aponte, fondatore e proprietario di Msc. Con l'armatore c'erano, tra gli altri, il viceministro alle infrastrutture Edoardo Rixi, il Sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente di Regione Giovanni Toti, il commissario del porto di Genova Paolo Piacenza. Tanti i temi toccati nel corso dell'incontro che si è tenuto negli uffici dell'**Autorità di Sistema Portuale**: Aponte ha diversi interessi sulle banchine genovesi, dal terminal di Calata Bettolo alla sua partecipazione nel Gruppo Messina, dalla Stazione Marittima fino al possibile ingresso in qualità di socio privato nell'aeroporto di Genova. Il Sindaco, in particolare, ha avuto modo di illustrare i progetti in corso di realizzazione nel porto di Genova: dalla nuova diga foranea, opera bandiera per l'intero Paese, al tunnel subportuale passando per l'intera nuova viabilità interna al porto che promette di portare molti vantaggi anche alla viabilità ordinaria.



Porto Genova tra crisi internazionali e prospettive: parla Edoardo Rixi

di Matteo Cantile GENOVA - "Abbiamo dato e chiesto rassicurazioni al comandante Aponte": lo ha spiegato il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi in un'intervista a Primocanale che fa seguito alla visita del fondatore di Msc ricevuto questa mattina in **Autorità portuale** (LEGGI QUI Rixi ha descritto i contorni della visita di Aponte a Genova e spiegato che l'armatore "ha rassicurato sul mantenimento degli attuali volumi di traffico su Genova, nonostante la difficile situazione nel Mar Rosso. Msc farà entrare in servizio ulteriori 50 navi che saranno in parte utilizzate proprio per mantenere gli attuali livelli operativi sul mediterraneo". Tra gli argomenti di discussione anche il futuro dell'aeroporto di Genova , visto che della delegazione che ha ricevuto Aponte c'era anche Alfonso Lavarello, presidente del Cristoforo Colombo: "Ne abbiamo parlato in modo superficiale, anche perché c'è una manifestazione di interesse aperta ed è giusto tenere un certo equilibrio tra tutte le aziende che si sono fatte avanti. A me - spiega Rixi - interessa che ci sia un certo movimento attorno all'aeroporto che non può essere in perdita in una città importante come quella di Genova che dispone del primo sistema **portuale** del Paese".

Infine una nota legata alla diga : "A maggio si vedrà il primo cassone affiorare dall'acqua; sarà un bel momento per Genova, la conferma visiva che i lavori stanno andando avanti", rivela il viceministro Rixi.



Ship Mag

Genova, Voltri

Stop per il rinnovo del contratto dei portuali, a Genova tutto pronto per l'assemblea dei lavoratori

Appuntamento domani, martedì 13 febbraio, con i segretari nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uil trasporti **Genova** - Arriva anche in Liguria la campagna delle assemblee dei lavoratori per affrontare il tema riguardante lo stop alle trattative per il rinnovo del contratto dei porti. Dopo la tappa di Livorno, domani tocca a **Genova**: dalle ore 9 alle ore 13 presso il Cap di Via Albertazzi ci saranno i delegati Filt Cgil Fit Cisl Uil trasporti. Al centro della discussione, oltre al contratto nazionale di lavoro, le questioni legate all'organizzazione del lavoro e i temi della sicurezza. Saranno presenti Amedeo d'Alessio Maurizio Diamante Giuliano Galluccio che sono rispettivamente segretari nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uil trasporti.



Ship Mag

Genova, Voltri

Salone Nautico di Genova, aperte le iscrizioni

Con la realizzazione del Waterfront di Levante, la 64esima edizione vedrà il definitivo completamento delle banchine **Genova** - Si sono aperte ufficialmente oggi, 12 febbraio, le iscrizioni al 64esimo Salone Nautico Internazionale di **Genova**, organizzato da Confindustria Nautica e in programma dal 19 al 24 settembre prossimi. L'edizione 2024 del Salone - si legge in una nota vedrà ancora più mare e ancora più spazi e servizi. Se nel 2023 la manifestazione si era dotata di nuove banchine espositive e di un primo aumento di posti barca nell'ambito dei lavori della realizzazione del nuovo Waterfront di Levante, la 64esima edizione vedrà il definitivo completamento delle banchine e degli spazi a terra con ulteriori 5.000 mq a terra e oltre 100 nuovi posti barca. "Un palcoscenico che consentirà di accogliere nuovi espositori da tutto il mondo che si aggiungeranno ai 1.043 brand e alle oltre 1.000 imbarcazioni presentate nella scorsa edizione. Il completamento dei lavori offrirà, inoltre, a espositori e visitatori un ampliamento dei servizi grazie all'apertura del parcheggio situato al di sotto del Palasport e connesso direttamente con il Salone Nautico. La manifestazione, divenuta sempre più un catalizzatore innovativo dell'eccellenza del settore e polo d'attrazione per i player internazionali, conferma il collaudato format multi-specialistico con rinnovati servizi sviluppati per i cinque segmenti di mercato che lo rappresentano: yacht e superyacht, sailing world, boating discovery, tech trade e living the sea. "Il Salone **Genova** rappresenta un asset per il Paese, il palcoscenico di un settore che ha manifestato una grande capacità di rinnovarsi, di investire in un progetto nuovo e di creare una piattaforma multi specialistica che attrae i principali player internazionali" commenta il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi. "È un Salone autorevole, espressione di tutti i valori del Made in Italy e di un'industria che nel ranking internazionale è leader assoluta. Questi primati rafforzano l'autorevolezza del Salone Nautico Internazionale di **Genova** che, nel panorama mondiale delle manifestazioni di settore, ha saputo giocare d'anticipo investendo in innovazione, sostenibilità e fruibilità dell'evento".



Con la realizzazione del Waterfront di Levante, la 64esima edizione vedrà il definitivo completamento delle banchine Genova - Si sono aperte ufficialmente oggi, 12 febbraio, le iscrizioni al 64esimo Salone Nautico Internazionale di Genova, organizzato da Confindustria Nautica e in programma dal 19 al 24 settembre prossimi. L'edizione 2024 del Salone - si legge in una nota vedrà ancora più mare e ancora più spazi e servizi. Se nel 2023 la manifestazione si era dotata di nuove banchine espositive e di un primo aumento di posti barca nell'ambito dei lavori della realizzazione del nuovo Waterfront di Levante, la 64esima edizione vedrà il definitivo completamento delle banchine e degli spazi a terra con ulteriori 5.000 mq a terra e oltre 100 nuovi posti barca. "Un palcoscenico che consentirà di accogliere nuovi espositori da tutto il mondo che si aggiungeranno ai 1.043 brand e alle oltre 1.000 imbarcazioni presentate nella scorsa edizione. Il completamento dei lavori offrirà, inoltre, a espositori e visitatori un ampliamento dei servizi grazie all'apertura del parcheggio situato al di sotto del Palasport e connesso direttamente con il Salone Nautico. La manifestazione, divenuta sempre più un catalizzatore innovativo dell'eccellenza del settore e polo d'attrazione per i player internazionali, conferma il collaudato format multi-specialistico con rinnovati servizi sviluppati per i cinque segmenti di mercato che lo rappresentano: yacht e superyacht, sailing world, boating discovery, tech trade e living the sea. "Il Salone Genova rappresenta un asset per il Paese, il palcoscenico di un settore che ha manifestato una grande capacità di rinnovarsi, di investire in un progetto nuovo e di creare una piattaforma multi specialistica che attrae i principali player internazionali" commenta il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi. "È un Salone autorevole, espressione di tutti i valori del Made in Italy e di un'industria che nel ranking internazionale è leader assoluta. Questi primati rafforzano l'autorevolezza del Salone Nautico Internazionale di Genova che, nel panorama mondiale delle

Shipping Italy

Genova, Voltri

Illustrato in anteprima ad Aponte il nuovo Prp di Genova

Regione, Comune, Adsp, Capitaneria e Ministero hanno discusso con il patron di Msc i disegni di **porto** e aeroporto del futuro 12 Febbraio 2024. Pubblicamente, ai cittadini e agli stakeholder portuali, ancora non è stato mostrato nulla, ma il patron del gruppo Msc, primo armatore al mondo e ormai protagonista principale della portualità genovese, ha potuto vedere in anteprima le bozze del nuovo Piano regolatore portuale dello scalo ligure, da oltre un anno in gestazione. Lo apprende SHIPPING ITALY a valle della visita di Gianluigi Aponte a Palazzo San Giorgio, resa nota oggi dalla Regione Liguria, che ha anche diffuso le immagini dell'incontro, con gli astanti concentrati sulla mano del sindaco e commissario per la nuova diga e il programma straordinario delle opere Marco Bucci a indicare le novità per il lato ponentino del litorale genovese. Forse anche quelle relative all'Aeroporto di **Genova**: oltre al governatore Giovanni Toti, all'ammiraglio Piero Pellizzari, direttore marittimo della Liguria e comandante del **porto** di **Genova**, al viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi, intorno allo stesso tavolo Alfonso Lavarello, presidente della società di gestione che ha recentemente pubblicato un invito a manifestare interesse per "l'apertura della compagine sociale, anche tramite aumento di capitale, a uno o più soci industriali e operativi", il suo azionista di maggioranza, l'Autorità di sistema portuale rappresentata dal commissario straordinario Paolo Piacenza, e il numero uno di Msc Crociere che a quell'avviso ha risposto. La nota della Regione non chiarisce perchè sia stato Bucci a spiegare i progetti dello scalo, nonostante sul Prp non abbia competenze, men che mai di redazione: "I porti liguri e il sistema Liguria sono sempre più attrattivi, in crescita e protagonisti assoluti del mercato, le istituzioni sono allineate e abbiamo un'idea di sviluppo condivisa. Stiamo investendo miliardi di euro sui nostri scali per le grandi opere che ci renderanno ancora più forti e competitivi. Di questo abbiamo discusso questa mattina con il patron di Msc Gianluigi Aponte che ha confermato l'interesse del suo gruppo, sia sulle merci che sulle crociere, di continuare a investire sui nostri porti". A.M.



Regione, Comune, Adsp, Capitaneria e Ministero hanno discusso con il patron di Msc i disegni di porto e aeroporto del futuro 12 Febbraio 2024. Pubblicamente, ai cittadini e agli stakeholder portuali, ancora non è stato mostrato nulla, ma il patron del gruppo Msc, primo armatore al mondo e ormai protagonista principale della portualità genovese, ha potuto vedere in anteprima le bozze del nuovo Piano regolatore portuale dello scalo ligure, da oltre un anno in gestazione. Lo apprende SHIPPING ITALY a valle della visita di Gianluigi Aponte a Palazzo San Giorgio, resa nota oggi dalla Regione Liguria, che ha anche diffuso le immagini dell'incontro, con gli astanti concentrati sulla mano del sindaco e commissario per la nuova diga e il programma straordinario delle opere Marco Bucci a indicare le novità per il lato ponentino del litorale genovese. Forse anche quelle relative all'Aeroporto di Genova: oltre al governatore Giovanni Toti, all'ammiraglio Piero Pellizzari, direttore marittimo della Liguria e comandante del porto di Genova, al viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi, intorno allo stesso tavolo Alfonso Lavarello, presidente della società di gestione che ha recentemente pubblicato un invito a manifestare interesse per "l'apertura della compagine sociale, anche tramite aumento di capitale, a uno o più soci industriali e operativi", il suo azionista di maggioranza, l'Autorità di sistema portuale rappresentata dal commissario straordinario Paolo Piacenza, e il numero uno di Msc Crociere che a quell'avviso ha risposto. La nota della Regione non chiarisce perchè sia stato Bucci a spiegare i progetti dello scalo, nonostante sul Prp non abbia competenze, men che mai di redazione: "I porti liguri e il sistema Liguria sono sempre più attrattivi, in crescita e protagonisti assoluti del mercato, le istituzioni sono allineate e abbiamo un'idea di sviluppo condivisa. Stiamo investendo miliardi di euro sui nostri scali per le grandi opere che ci renderanno ancora più forti e competitivi. Di questo abbiamo discusso questa mattina con il patron di Msc Gianluigi Aponte che ha confermato l'interesse del suo

Porto di Ravenna: nel 2023 movimentate 25,5 mln di tonnellate. Record per le crociere

Gli sbarchi sono stati pari a 22.108.488 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7% rispetto al 2022). Negativo, in particolare, l'andamento degli ultimi due mesi rispetto agli stessi mesi del 2022: quello di novembre, nel quale sono state movimentate 1.779.254 tonnellate, in diminuzione del 16,6% (354 mila tonnellate in meno) e quello di dicembre, nel quale sono state movimentate 2.090.815 tonnellate, in diminuzione dell'1,9% (oltre 40 mila tonnellate in meno). L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.

FerPress

Porto di Ravenna: nel 2023 movimentate 25,5 mln di tonnellate. Record per le crociere



02/12/2024 13:16

Gli sbarchi sono stati pari a 22.108.488 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7% rispetto al 2022). Negativo, in particolare, l'andamento degli ultimi due mesi rispetto agli stessi mesi del 2022: quello di novembre, nel quale sono state movimentate 1.779.254 tonnellate, in diminuzione del 16,6% (354 mila tonnellate in meno) e quello di dicembre, nel quale sono state movimentate 2.090.815 tonnellate, in diminuzione dell'1,9% (oltre 40 mila tonnellate in meno). L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.

Informare

Ravenna

Nel quarto trimestre del 2023 il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -11,9%

Record storico del traffico annuale dei passeggeri delle crociere

Il 2023 si è chiuso negativamente per il porto di Ravenna con una contrazione complessiva del -6,9% del traffico delle merci rispetto all'anno precedente, trend di flessione che è culminato nella più accentuata riduzione del -11,9% registrata nell'ultimo trimestre quando sono state movimentate 5,82 milioni di tonnellate di carichi rispetto a 6,60 milioni nel periodo ottobre-dicembre del 2022. Nel quarto trimestre dello scorso anno la diminuzione è stata generata dalla riduzione delle merci allo sbarco, ammontate a 4,95 milioni di tonnellate (-14,2%), parzialmente compensata dalla crescita del +4,5% delle merci all'imbarco attestatesi a 872mila tonnellate. Inoltre, come nei trimestri precedenti, l'incremento dei volumi di merci varie non è stato sufficiente a colmare l'ulteriore rallentamento dei flussi di rinfuse. Nel quarto trimestre del 2023 sole le merci varie hanno totalizzato 2,52 milioni di tonnellate (+8,7%), di cui 550mila tonnellate di merci in container (+2,9%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 52mila teu (+4,3%), 467mila tonnellate di rotabili (-5,2%) e 1,50 milioni di tonnellate di altre merci varie (+16,4%). Le rinfuse solide, con un totale di 2,16 milioni di tonnellate, hanno segnato una diminuzione del -28,7% generata dalla contrazione di volumi di minerali e materiali da costruzione (744mila tonnellate, -40,0%), di cereali (558mila tonnellate, -37,9%), di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (408mila tonnellate, -7,0%), di prodotti chimici (20mila tonnellate, +109,7%) e delle altre rinfuse secche (349mila tonnellate, -16,2%), con la sola crescita dei prodotti metallurgici (49mila tonnellate, +113,3%) e del carbone (34mila tonnellate, +563,3%). Nel comparto delle rinfuse liquide, che ha visto la movimentazione complessiva di 1,14 milioni di tonnellate (-9,2%), sono cresciuti i volumi di petrolio grezzo (36mila tonnellate, +40,4%), di prodotti petroliferi raffinati (526mila tonnellate, +0,2%) e di prodotti petroliferi, gassosi, liquefatti o compressi e di gas naturale (120mila tonnellate, +0,1%), mentre sono calati quelli di prodotti chimici (219mila tonnellate, -23,6%) e delle altre rinfuse liquide (240mila tonnellate, -20,0%). Nel segmento delle crociere i passeggeri sono stati 57mila (+34,5%), numero record per questo periodo dell'anno. Nell'intero 2023 il traffico complessivo delle merci è stato di 25,50 milioni di tonnellate, con una flessione del -6,9% sull'anno precedente, di cui 22,11 milioni di tonnellate (-7,5%) e 3,39 milioni di tonnellate (-2,7%). Nel solo settore delle merci il dato globale è stato di 10,83 milioni di tonnellate (+0,5%), incluse 2,35 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (-2,9%) totalizzati movimentando 217mila teu (-5,0%), 1,87 milioni di tonnellate di rotabili (+2,6%) e 6,61 milioni di tonnellate di altre merci varie (+1,1%). In calo le rinfuse: i carichi solidi hanno totalizzato 10,07 milioni di tonnellate (-14,1%) e quelli liquidi 4,60 milioni di tonnellate (-5,8%). Nel comparto delle crociere è stato registrato il nuovo record storico con 331mila



Informare

Ravenna

passaggeri (+71,4%), di cui 281mila allo sbarco/imbarco (+81,8%) e 49mila in transito (+29,2%). L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale ha ricordato, tra i fattori che hanno influito negativamente sulla dinamica dei traffici nel corso del 2023, il perdurante effetto della guerra in Ucraina che nel 2022 e nel 2023 ha determinato la perdita di 1,69 milioni di tonnellate di carichi dall'Ucraina, il -58,3% in meno rispetto al 2021. **Ravenna** - ha specificato l'ente - è da sempre, infatti, il **porto** di riferimento dei Paesi che si affacciano sul Mar Nero e, in particolare, dell'Ucraina, da cui storicamente provenivano grossi quantitativi di materie prime per l'industria ceramica e di prodotti metallurgici, oltre a cereali, farine e oli vegetali. Il distretto ceramico di Sassuolo è quello che più ne ha risentito, con un'importazione di materie prime dall'Ucraina praticamente azzerata e la necessità di ricercare nuove fonti di approvvigionamento alternative. Stessa sorte anche per i prodotti metallurgici. Inoltre lo scorso anno un impatto negativo è stato causato anche dall'alluvione a **Ravenna** e nei territori circostanti, con piogge persistenti, allagamenti, straripamenti e frane dal 2 al 17 maggio che hanno determinato pesanti danni alle imprese, interruzioni alle infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie, come pure disagi al lavoro portuale per i dipendenti alluvionati e la necessità di tutelare la sicurezza nei giorni di maggiore criticità, interrompendo le operazioni di sbarco/imbarco.

Porto di Ravenna: 25,5 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2023

RAVENNA Nel corso del 2023 dopo due anni particolarmente positivi nei quali sono stati superati i volumi ante pandemia e si è stabilito per due volte il record storico di traffico il porto di Ravenna ha registrato un calo di traffico, movimentando complessivamente 25.503.131 tonnellate, in calo del 6,9% (1,8 milioni di tonnellate in meno) rispetto al 2022. Gli sbarchi sono stati pari a 22.108.488 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7%). Negativo, in particolare, l'andamento degli ultimi due mesi rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente: quello di novembre, nel quale sono state movimentate 1.779.254 tonnellate, in diminuzione del 16,6% (354 mila tonnellate in meno) e quello di Dicembre, nel quale sono state movimentate 2.090.815 tonnellate, in diminuzione dell'1,9% (oltre 40 mila tonnellate in meno). Il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.533, per 170 navi in meno rispetto quelle del 2022 (-6,7%). Sono diversi i fattori che hanno causato il brusco rallentamento della crescita globale. La peggiore crisi energetica verificatasi dagli anni settanta, che ha innalzato l'inflazione a livelli mai rilevati da molti decenni; le politiche monetarie restrittive conseguenti, per combattere l'inflazione; l'aumento dei tassi di interesse; la diminuzione del potere di acquisto e dei salari reali in molti paesi; l'interruzione delle forniture e la conseguente insicurezza alimentare globale, a causa di guerre e fattori climatici avversi che hanno provocato l'aumento dei prezzi e limitato la circolazione di generi alimentari. Naturalmente i conflitti in corso hanno giocato e giocano un ruolo fondamentale sull'andamento generale dell'economia del nostro Paese e quindi, inevitabilmente, anche sull'andamento dei traffici di merci che vengono movimentati nei nostri porti. E gli effetti negativi della guerra tra Russia e Ucraina sul porto di Ravenna, come nel 2022, si sono fatti sentire anche nel 2023. Nel 2022 e nel 2023 sono state perse, infatti, 1.694.569 tonnellate di traffico dall'Ucraina, il 58,3% in meno rispetto al 2021. Ravenna è da sempre, infatti, il porto di riferimento dei paesi che si affacciano sul Mar Nero. Dopo la scadenza, a Luglio 2023, dell'accordo per l'esportazione di grano ucraino dai porti sul Mar Nero (firmato tra Russia e Ucraina, con la mediazione di Turchia e Onu, nel Giugno 2022 e più volte rinnovato), solo i corridoi di solidarietà attivati dall'Ue per l'esportazione dei cereali ucraini verso Europa e resto del mondo hanno consentito una rotta disponibile e sicura che ha permesso di mantenere un traffico di una certa rilevanza con l'Ucraina. In effetti, nel 2023 sono sbarcate nel porto di Ravenna 823.530 tonnellate di grano e mais ucraini, 598.648 tonnellate in più (il 266,2%) rispetto quelle del 2021, anno precedente all'inizio del conflitto. Poi nel Maggio del 2023 è arrivata l'alluvione su Ravenna e i territori circostanti, con piogge persistenti, allagamenti, straripamenti e frane che hanno causato pesanti danni alle imprese, interruzioni alle infrastrutture



Messaggero Marittimo

Ravenna

di collegamento stradali e ferroviarie, come pure disagi al lavoro portuale per i dipendenti alluvionati e la necessità di tutelare la sicurezza nei giorni di maggiore criticità, interrompendo le operazioni di sbarco/imbarco. Infine la crisi del Mar Rosso. L'attacco terroristico del 7 Ottobre 2023 e la guerra tra Israele e Hamas, con gli attacchi dei ribelli Houthis yemeniti contro tutte le navi, in transito dallo Stretto di Bab Al-Mandab, stanno mettendo in crisi l'area e limitando fortemente il transito dal canale di Suez, uno dei punti nevralgici del commercio mondiale. La quota di import e di export italiani che transita dal canale di Suez è vicina al 40%. La rotta alternativa utilizzata è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo attraverso Gibilterra, con tempi più lunghi del 30%, ovvero circa 10 giorni in più. I porti potenzialmente più svantaggiati sono quelli dell'Adriatico (Ravenna e Trieste), mentre ne trarranno vantaggio quelli di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e, in generale, i porti del Nord Europa che, tra l'altro, godono di un pricing di noli inferiore. La sfida si giocherà, dunque, sulla capacità di stoccare scorte a terra, che da sempre è uno dei punti di forza del porto di Ravenna.

ravenna Analizzando le merci per condizionamento, nel 2023, rispetto al 2022, le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 20.900.769 tonnellate, sono calate del 7,1% (oltre 1,6 milioni di tonnellate in meno). Nell'ambito delle merci secche, rispetto al 2022 le merci unitizzate in container sono calate del 2,9% (2.352.272 tonnellate, con 69 mila tonnellate in meno), le merci su rotabili (1.866.015 tonnellate) sono aumentate del 2,6%. I contenitori, pari a 216.981 TEUs nel 2023, sono calati del 5,0% rispetto al 2022. I TEUs pieni sono stati 165.025 (il 76% del totale), in calo del 6,9% rispetto al 2022 mentre quelli vuoti sono stati 51.956, in crescita dell'1,3% rispetto al 2022. In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nel 2023 (2.352.272 tonnellate) è diminuita del 2,9%. Nel 2023 trailer e rotabili sono cresciuti complessivamente del 6,5% per numero di pezzi movimentati (96.586 pezzi) rispetto al 2022. Ottima la performance per le automotive che, nel 2023, hanno movimentato 15.554 pezzi, in aumento (+93,9%) rispetto ai 4.906 dello stesso periodo del 2022. Tale risultato è da imputare al nuovo traffico acquisito nel corso del 2023 dal Gruppo SAPIR (diventato Hub logistico per le vetture BMW) ed in partenza con destinazione verso i mercati dell'Asia Orientale. Molto positivo, in particolare, l'andamento nel mese di dicembre 2023, con 1.858 pezzi movimentati (a dicembre 2022 erano arrivati 902 pezzi). Nel 2023 si sono registrati al Terminal Crociere di Ravenna 99 scali di navi da crociera, per un totale di 330.952 passeggeri, di cui 281.192 in home port (140.936 sbarcati e 140.256 imbarcati) e 49.510 in transito, il record di sempre per il porto di Ravenna. Dalle prime stime sulla movimentazione complessiva relative a Gennaio 2024, i traffici sembrano in calo di oltre il 18% (circa 400.000 tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023, principalmente a causa della crisi di Suez sui traffici dei porti del nord Adriatico, già analizzati in precedenza. L'impatto del calo della movimentazione si è registrato in maniera significativa a partire dalla seconda metà del mese e tutt'ora persiste.

Crisi di Suez, guerre e alluvione pesano sul Porto: nel 2023 movimentate 1,8 tonnellate in meno

Per quanto riguarda il traffico nel mese di dicembre, pari a 2,1 milioni di tonnellate, si è registrato un calo della movimentazione della merce proveniente dai porti dal medio ed estremo Oriente (-35% rispetto alla media) Nel corso del 2023 - dopo due anni particolarmente positivi nei quali sono stati superati i volumi ante pandemia e si è stabilito per due volte il record storico di traffico - il porto di Ravenna ha registrato un calo di traffico, movimentando complessivamente 25.503.131 tonnellate, in calo del 6,9% (1,8 milioni di tonnellate in meno) rispetto al 2022. Gli sbarchi sono stati pari a 22.108.488 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7% rispetto al 2022). Negativo, in particolare, l'andamento degli ultimi due mesi rispetto agli stessi mesi del 2022: quello di novembre, nel quale sono state movimentate 1.779.254 tonnellate, in diminuzione del 16,6% (354 mila tonnellate in meno) e quello di dicembre, nel quale sono state movimentate 2.090.815 tonnellate, in diminuzione dell'1,9% (oltre 40 mila tonnellate in meno). Da segnalare il dato negativo dei materiali per le ceramiche, con 1,4 milioni di tonnellate in meno, che rappresentano il 75% del calo totale del porto

rispetto all'anno precedente. Il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.533, per 170 navi in meno rispetto quelle del 2022 (-6,7%). La stazza media netta delle navi nel 2023 (pari a 9.784 tonnellate), invece, ha registrato un incremento (5,5% rispetto al 2022) - un trend iniziato nel 2019 (+2,4% rispetto al 2018) e proseguito nel 2022 (+32,3% rispetto al 2021) - ascrivibile principalmente a 25 toccate di navi da crociera con una stazza netta superiore alle 100.000 tonnellate e 31 toccate con una stazza netta superiore alle 50.000 tonnellate. Sono passati quasi due anni dal 24 febbraio 2022, quando la Federazione Russa ha invaso il territorio dell'Ucraina, segnando così una brusca escalation del conflitto russo-ucraino in corso dal 2014. E gli effetti negativi della guerra tra Russia e Ucraina sul porto di Ravenna, come nel 2022, si sono fatti sentire anche nel 2023. Nel 2022 e nel 2023 sono state perse, infatti, 1.694.569 tonnellate di traffico dall'Ucraina, il 58,3% in meno rispetto al 2021. Ravenna è da sempre, infatti, il porto di riferimento dei paesi che si affacciano sul Mar Nero e, in particolare, dell'Ucraina, da cui storicamente provenivano grossi quantitativi di materie prime per l'industria ceramica e di prodotti metallurgici, oltre a cereali, farine e oli vegetali. Il distretto ceramico di Sassuolo è quello che più ne ha risentito, con un'importazione di materie prime dall'Ucraina praticamente azzerata e la necessità di ricercare nuove fonti di approvvigionamento alternative. Stessa sorte anche per i prodotti metallurgici. Dopo la scadenza, a luglio 2023, dell'accordo per l'esportazione di grano ucraino dai porti sul Mar Nero (firmato tra Russia e Ucraina, con la mediazione di Turchia e ONU, nel giugno 2022 e più volte rinnovato), solo i corridoi di solidarietà attivati dall'UE



Per quanto riguarda il traffico nel mese di dicembre, pari a 2,1 milioni di tonnellate, si è registrato un calo della movimentazione della merce proveniente dai porti dal medio ed estremo Oriente (-35% rispetto alla media) Nel corso del 2023 - dopo due anni particolarmente positivi nei quali sono stati superati i volumi ante pandemia e si è stabilito per due volte il record storico di traffico - il porto di Ravenna ha registrato un calo di traffico, movimentando complessivamente 25.503.131 tonnellate, in calo del 6,9% (1,8 milioni di tonnellate in meno) rispetto al 2022. Gli sbarchi sono stati pari a 22.108.488 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7% rispetto al 2022). Negativo, in particolare, l'andamento degli ultimi due mesi rispetto agli stessi mesi del 2022: quello di novembre, nel quale sono state movimentate 1.779.254 tonnellate, in diminuzione del 16,6% (354 mila tonnellate in meno) e quello di dicembre, nel quale sono state movimentate 2.090.815 tonnellate, in diminuzione dell'1,9% (oltre 40 mila tonnellate in meno). Da segnalare il dato negativo dei materiali per le ceramiche, con 1,4 milioni di tonnellate in meno, che rappresentano il 75% del calo totale del porto rispetto all'anno precedente. Il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.533, per 170 navi in meno rispetto quelle del 2022 (-6,7%). La stazza media netta delle navi nel 2023 (pari a 9.784 tonnellate), invece, ha registrato un incremento (5,5% rispetto al 2022) - un trend iniziato nel 2019 (+2,4% rispetto al 2018) e proseguito nel 2022 (+32,3% rispetto al 2021) - ascrivibile principalmente a 25 toccate di navi da crociera con una stazza netta superiore alle 100.000 tonnellate e 31 toccate con una stazza netta superiore alle 50.000 tonnellate. Sono passati quasi due anni dal

Ravenna Today

Ravenna

per l'esportazione dei cereali ucraini verso Europa e resto del mondo hanno consentito una rotta disponibile e sicura che ha consentito permesso di mantenere un traffico di una certa rilevanza con l'Ucraina. In effetti, nel 2023 sono sbarcate nel porto di Ravenna 823.530 tonnellate di grano e mais ucraini, 598.648 tonnellate in più (il 266,2%) rispetto quelle del 2021, anno precedente all'inizio del conflitto. Poi nel maggio del 2023 è arrivata l'alluvione su Ravenna e i territori circostanti, con piogge persistenti, allagamenti, straripamenti e frane che hanno causato pesanti danni alle imprese, interruzioni alle infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie, come pure disagi al lavoro portuale per i dipendenti alluvionati e la necessità di tutelare la sicurezza nei giorni di maggiore criticità, interrompendo le operazioni di sbarco/imbarco. Nel 2022 il valore aggiunto (la ricchezza creata) dai comuni colpiti dall'alluvione ammontava a oltre 38 miliardi di euro (24% del PIL regionale; 2,2% del PIL nazionale) e le previsioni formulate prima dell'alluvione per il 2023 ipotizzavano una crescita dello 0,7% che avrebbe portato a superare i 40 miliardi di euro. I danni si attestano oggi tra i 7 e i 10 miliardi di euro, tra il 18% e il 26% del valore aggiunto del territorio. I riflessi di questo evento catastrofico per il porto e la movimentazione si sono fatti sentire da subito sul traffico ferroviario e nei mesi successivi, quando si è registrata una consistente diminuzione degli arrivi di navi e di merci. Tra maggio e giugno 2023 il porto di Ravenna ha perso 514 treni, il 37% in meno dello stesso bimestre dell'anno precedente e il 6,3% in meno sui treni totali del 2022. Infine la crisi del mar rosso. L'attacco terroristico del 7 ottobre 2023 e la guerra tra Israele e Hamas, con gli attacchi dei ribelli Houthi yemeniti contro tutte le navi, in transito dallo Stretto di Bab Al-Mandab, stanno mettendo in crisi l'area del Mar Rosso e limitando fortemente il transito dal Canale di Suez, uno dei punti nevralgici del commercio mondiale. Nonostante il crescente impegno militare degli Stati Uniti e dell'Europa, non appaiono ancora spiragli di risoluzione a una crisi che sta creando grossi problemi a tutta la catena di approvvigionamento globale, in particolare ai traffici marittimi, con conseguenze economiche disastrose, sia a livello mondiale che italiano. Le principali compagnie di navigazione portacontainer da metà dicembre 2023 hanno sospeso il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez, da cui passa il 12% delle merci mondiali. La quota di import e di export italiani che transita dal canale di Suez è vicina al 40%. La rotta alternativa utilizzata è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo attraverso Gibilterra, con tempi più lunghi del 30%, ovvero circa 10 giorni in più. I porti potenzialmente più svantaggiati sono quelli dell'Adriatico (Ravenna e Trieste), mentre ne trarranno vantaggio gli Hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e, in generale, i porti del Nord Europa che, tra l'altro, godono di un pricing di noli inferiore. La sfida si giocherà, dunque, sulla capacità di stoccare scorte a terra, che da sempre è uno dei punti di forza del porto di Ravenna. Ritardi e cambi di rotta stanno già colpendo, comunque, anche il porto di Ravenna che importa dal medio ed estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con il Far East, ha comunque collegamenti feeder con

Ravenna Today

Ravenna

i maggiori Hub portuali situati nel Mediterraneo. In particolare, per quanto riguarda il traffico nel mese di dicembre, pari a 2,1 milioni di tonnellate, si è registrato un calo della movimentazione della merce proveniente dai porti dal medio ed estremo Oriente (-35% rispetto alla media). Per quanto riguarda l'import di cereali, per i quali il principale Paese di provenienza è stato l'Ucraina con 891 mila tonnellate (+34,1%), risulta inferiore di 95.024 tonnellate rispetto al 2022. In calo anche gli olii animali e vegetali che, con 675.972 tonnellate, hanno registrato nel 2023 un -25,6% rispetto al 2022, principalmente ascrivibile all'alluvione di metà maggio scorso che ha coinvolto pesantemente lo stabilimento Unigrà di Conselice (azienda specializzata nella trasformazione e vendita di olii e grassi alimentari di alta qualità) che ha dovuto fermare la propria attività a causa degli ingenti danni agli uffici e agli impianti, compromettendo la produzione e l'importazione delle materie prime che avviene tramite il porto di Ravenna. Pesante nel 2023 il bilancio per i materiali da costruzione che, con 4.079.701 tonnellate movimentate, registrano un calo del 26,6% rispetto allo stesso periodo del 2022. Le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo sono state pari a 3.665.870 tonnellate (-27,9% in meno). Per i prodotti metallurgici, nel 2023, si è registrato un aumento dell'1,9% rispetto al 2022, con 6.514.751 tonnellate movimentate (quasi 120 mila tonnellate in più). Negativa invece nel 2023, rispetto al 2022, la performance dei prodotti chimici (-7,2%), con 1.056.084 tonnellate. In crescita i prodotti petroliferi (+1,0%) nel 2023, con 2.621.409 tonnellate e un aumento di quasi 27 mila tonnellate. Per quanto riguarda i concimi sono state movimentate 1.553.139 tonnellate nel 2023, il 4,2% in più rispetto al 2022. I contenitori, pari a 216.981 TEUS nel 2023, sono calati del 5,0% rispetto al 2022. I TEUs pieni sono stati 165.025 (il 76% del totale), in calo del 6,9% rispetto al 2022 mentre quelli vuoti sono stati 51.956, in crescita dell'1,3% rispetto al 2022. In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nel 2023 (2.352.272 tonnellate) è diminuita del 2,9% rispetto al 2022. Il numero di toccate delle navi portacontainer, pari a 457, è in diminuzione (52 toccate in meno, -10,2%) rispetto alle 509 del 2022. Buona la loro performance nel mese di dicembre 2023, nel quale sono stati movimentati 17.472 TEUs, di cui 13.120 pieni (+7,1% sul 2022) e 4.352 vuoti (+15,7% sul 2022), in aumento rispetto a dicembre 2022 del 9,1%. Sono 182.406 le tonnellate corrispondenti, in crescita dell'8,8% rispetto a dicembre 2022. Nel 2023 trailer e rotabili sono cresciuti complessivamente del 6,5% per numero di pezzi movimentati (96.586 pezzi) rispetto al 2022. Per quanto riguarda i trailer, il 2023 si chiude con un risultato negativo della linea Ravenna - Brindisi - Catania: nel 2023, infatti, i pezzi movimentati, pari a 78.298, sono calati del 2,9% (2.297 pezzi in meno) e la merce movimentata (1.866.015 tonnellate) è diminuita del 2,6% rispetto al 2022. Negativo anche il mese di dicembre dove sono stati movimentati 5.540 pezzi, in diminuzione del 15,9% rispetto a dicembre 2022. Ottima la performance per le automotive che, nel 2023, hanno movimentato 15.554 pezzi, in aumento (+93,9%) rispetto ai 4.906 dello stesso periodo del 2022. Tale risultato è da imputare al nuovo traffico acquisito nel corso del 2023 dal Gruppo SAPIR (diventato Hub logistico per

Ravenna Today

Ravenna

le vetture BMW) ed in partenza con destinazione verso i mercati dell'Asia Orientale. Molto positivo, in particolare, l'andamento nel mese di dicembre 2023, con 1.858 pezzi movimentati (a dicembre 2022 erano arrivati 902 pezzi). Anche per quanto riguarda i contenitori, in termini di TEUs, si è registrata una significativa diminuzione rispetto al 2022, ovvero sono stati movimentati 15.931 TEUS, contro i 23.563 (-32,4%). Le principali categorie merceologiche movimentate sono: - i metallurgici, che rappresentano il 61,3% del totale (-9,2% sul 2022), - i cereali e sfarinati, che costituiscono il 13,5% del totale (+25,0% sul 2022), - i chimici liquidi, ovvero il 10,6% del totale (+9,2% sul 2022) - gli inerti, in prevalenza argilla e feldspato, che rappresentano l'8,6% del totale (-37,0% sul 2022), - la merce in container, ovvero il 5,1% del totale (-23,2% sul 2021) In calo anche l'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo, che nel 2023 è il 13,3%, mentre lo scorso anno era il 13,5%. Dalle prime stime sulla movimentazione complessiva relative a gennaio 2024, i traffici sembrano in calo di oltre il 18% (circa 400.000 tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023, principalmente a causa della crisi di Suez sui traffici dei porti del nord Adriatico, già analizzati in precedenza. L'impatto del calo della movimentazione si è registrato in maniera significativa a partire dalla seconda metà del mese e tutt'ora persiste. Nel confronto con il mese di gennaio 2023, tutte le merceologie risulterebbero in calo ad esclusione dei concimi (+162%), dei chimici liquidi (+40%) e dei combustibili minerali solidi (+16%). Negativo il dato relativo ai materiali da costruzione (-54%), degli agroalimentari solidi (-32%) e liquidi (-7%), dei metallurgici (-14%) e dei petroliferi (-6%). I container a gennaio dovrebbero diminuire rispetto al 2023 del 32,5% per numero di TEUs (circa 5.000 TEUs in meno) e del 31,3% per tonnellate di merce (circa 55.000 tonnellate in meno). Un risultato negativo si delinea anche per i trailer, che dovrebbero ridursi rispetto a gennaio 2023 di oltre il 25% per numero di pezzi (circa 1.600 pezzi in meno) e del 19% per tonnellate di merce (circa 29.000 tonnellate in meno).

Marinara messa in vendita, Grandi (Viva Ravenna): "Mancata valorizzazione colpa del Comune"

La critica all'ex sindaco Mercatali: "Chi avrebbe dovuto curarsi di incentivare eventi e attività per la località era il Comune" Nei giorni scorsi è emersa la notizia della messa in vendita di Marinara da parte del gruppo Sorgeva che detiene a oggi il porto turistico di Marina di Ravenna. Una notizia accolta con rammarico dall'ex sindaco di Ravenna, Vidmer Mercatali, e che ora attira le critiche del consigliere comunale di Viva Ravenna, Nicola Grandi. Il consigliere d'opposizione innanzitutto critica l'ex primo cittadino, fautore del progetto di Marinara, definendolo "il più grande intervento di snaturazione di una località balneare mai messo in atto nella storia della nostra città, e forse del nostro paese, messo in atto da un'amministrazione cieca e evidentemente non lungimirante". Spere criticando l'ex sindaco, Grandi si chiede: "Una volta realizzata questa cattedrale nel deserto a chi sarebbe spettato svilupparne le potenzialità? Chi si sarebbe dovuto occupare di vigilare sul suo sviluppo, in coerenza con la logica del buon padre di famiglia che qualsiasi amministratore dovrebbe utilizzare nel governare un territorio? Chi avrebbe dovuto curarsi di incentivare eventi, attività e di attenzionare un luogo che sarebbe potuto diventare un fiore all'occhiello dell'intero Adriatico? Semplice. L'amministrazione locale, quella in carica in quel momento e quelle a venire". E conclude Grandi: "Ho vissuto la mia infanzia a Marina di Ravenna, un paese con la sua tranquillità la sua calma e la sua identità precisa di luogo di vacanza per famiglia senza entrare nel merito delle presunte speculazioni di cui qualcuno ancora parla (anche qui potrebbe aprirsi un capitolo) la ferita prodotta da Marinara a questa località e a questa comunità e' una cicatrice indelebile che solo un impegno serio (e non certo un'impacciata difesa d'ufficio) potrebbe tentare di guarire".

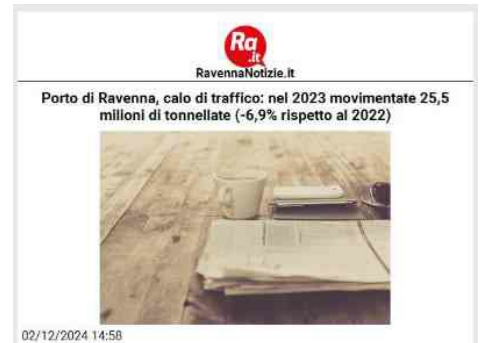


La critica all'ex sindaco Mercatali: "Chi avrebbe dovuto curarsi di incentivare eventi e attività per la località era il Comune" Nei giorni scorsi è emersa la notizia della messa in vendita di Marinara da parte del gruppo Sorgeva che detiene a oggi il porto turistico di Marina di Ravenna. Una notizia accolta con rammarico dall'ex sindaco di Ravenna, Vidmer Mercatali, e che ora attira le critiche del consigliere comunale di Viva Ravenna, Nicola Grandi. Il consigliere d'opposizione innanzitutto critica l'ex primo cittadino, fautore del progetto di Marinara, definendolo "il più grande intervento di snaturazione di una località balneare mai messo in atto nella storia della nostra città, e forse del nostro paese, messo in atto da un'amministrazione cieca e evidentemente non lungimirante". Spere criticando l'ex sindaco, Grandi si chiede: "Una volta realizzata questa cattedrale nel deserto a chi sarebbe spettato svilupparne le potenzialità? Chi si sarebbe dovuto occupare di vigilare sul suo sviluppo, in coerenza con la logica del buon padre di famiglia che qualsiasi amministratore dovrebbe utilizzare nel governare un territorio? Chi avrebbe dovuto curarsi di incentivare eventi, attività e di attenzionare un luogo che sarebbe potuto diventare un fiore all'occhiello dell'intero Adriatico? Semplice. L'amministrazione locale, quella in carica in quel momento e quelle a venire". E conclude Grandi: "Ho vissuto la mia infanzia a Marina di Ravenna, un paese con la sua tranquillità la sua calma e la sua identità precisa di luogo di vacanza per famiglia... senza entrare nel merito delle presunte speculazioni di cui qualcuno ancora parla (anche qui potrebbe aprirsi un capitolo...) la ferita prodotta da Marinara a questa località e a questa comunità e' una cicatrice indelebile che solo un impegno serio (e non certo un'impacciata difesa d'ufficio) potrebbe tentare di guarire".

Porto di Ravenna, calo di traffico: nel 2023 movimentate 25,5 milioni di tonnellate (-6,9% rispetto al 2022)

Nel corso del 2023 - dopo due anni particolarmente positivi nei quali sono stati superati i volumi ante pandemia e si è stabilito per due volte il record storico di traffico - il porto di Ravenna ha registrato un calo di traffico, movimentando complessivamente 25.503.131 tonnellate, in calo del 6,9% (1,8 milioni di tonnellate in meno) rispetto al 2022. Sono i dati riportati dal report curato dall'Area pianificazione e sviluppo, logistica e intermodalità, promozione e progettazione Ue dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna. Gli sbarchi sono stati pari a 22.108.488 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7% rispetto al 2022). Negativo, in particolare, l'andamento degli ultimi due mesi rispetto agli stessi mesi del 2022: quello di novembre, nel quale sono state movimentate 1.779.254 tonnellate, in diminuzione del 16,6% (354 mila tonnellate in meno) e quello di dicembre, nel quale sono state movimentate 2.090.815 tonnellate, in diminuzione dell'1,9% (oltre 40 mila tonnellate in meno). Da segnalare il dato negativo dei materiali per le ceramiche, con 1,4 milioni di tonnellate in meno, che rappresentano il 75% del calo totale del porto rispetto all'anno precedente. Foto 2 di 2 Porto di

Ravenna Porto di Ravenna Il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.533, per 170 navi in meno rispetto quelle del 2022 (-6,7%). La stazza media netta delle navi nel 2023 (pari a 9.784 tonnellate), invece, ha registrato un incremento (5,5% rispetto al 2022) - un trend iniziato nel 2019 (+2,4% rispetto al 2018) e proseguito nel 2022 (+32,3% rispetto al 2021) - ascrivibile principalmente a 25 toccate di navi da crociera con una stazza netta superiore alle 100.000 tonnellate e 31 toccate con una stazza netta superiore alle 50.000 tonnellate. Sono diversi i fattori che hanno causato il brusco rallentamento della crescita globale. La peggiore crisi energetica verificatasi dagli anni settanta, che ha innalzato l'inflazione a livelli mai rilevati da molti decenni; le politiche monetarie restrittive conseguenti, per combattere l'inflazione; l'aumento dei tassi di interesse; la diminuzione del potere di acquisto e dei salari reali in molti paesi; l'interruzione delle forniture e la conseguente insicurezza alimentare globale, a causa di guerre e fattori climatici avversi che hanno provocato l'aumento dei prezzi e limitato la circolazione di generi alimentari. Naturalmente i conflitti in corso hanno giocato e giocano un ruolo fondamentale sull'andamento generale dell'economia del nostro Paese e quindi, inevitabilmente, anche sull'andamento dei traffici di merci che vengono movimentati nei nostri porti. Sono passati quasi due anni dal 24 febbraio 2022, quando la Federazione Russa ha invaso il territorio dell'Ucraina, segnando così una brusca escalation del conflitto russo-ucraino in corso dal 2014. E gli effetti negativi della guerra tra Russia e Ucraina sul porto di Ravenna, come nel 2022, si sono fatti sentire anche nel 2023. Nel 2022 e nel 2023 sono state perse, infatti, 1.694.569 tonnellate di traffico dall'Ucraina, il 58,



Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Nel corso del 2023 - dopo due anni particolarmente positivi nei quali sono stati superati i volumi ante pandemia e si è stabilito per due volte il record storico di traffico - il porto di Ravenna ha registrato un calo di traffico, movimentando complessivamente 25.503.131 tonnellate, in calo del 6,9% (1,8 milioni di tonnellate in meno) rispetto al 2022. Sono i dati riportati dal report curato dall'Area pianificazione e sviluppo, logistica e intermodalità, promozione e progettazione Ue dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna. Gli sbarchi sono stati pari a 22.108.488 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7% rispetto al 2022). Negativo, in particolare, l'andamento degli ultimi due mesi rispetto agli stessi mesi del 2022: quello di novembre, nel quale sono state movimentate 1.779.254 tonnellate, in diminuzione del 16,6% (354 mila tonnellate in meno) e quello di dicembre, nel quale sono state movimentate 2.090.815 tonnellate, in diminuzione dell'1,9% (oltre 40 mila tonnellate in meno). Da segnalare il dato negativo dei materiali per le ceramiche, con 1,4 milioni di tonnellate in meno, che rappresentano il 75% del calo totale del porto rispetto all'anno precedente. Foto 2 di 2 Porto di Ravenna Porto di Ravenna Il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.533, per 170 navi in meno rispetto quelle del 2022 (-6,7%). La stazza media netta delle navi nel 2023 (pari a 9.784 tonnellate), invece, ha registrato un incremento (5,5% rispetto al 2022) - un trend iniziato nel 2019 (+2,4% rispetto al 2018) e proseguito nel 2022 (+32,3% rispetto al 2021) - ascrivibile principalmente a 25 toccate di navi da crociera con una stazza netta superiore alle 100.000 tonnellate e 31 toccate con

3% in meno rispetto al 2021. Ravenna è da sempre, infatti, il porto di riferimento dei paesi che si affacciano sul Mar Nero e, in particolare, dell'Ucraina, da cui storicamente provenivano grossi quantitativi di materie prime per l'industria ceramica e di prodotti metallurgici, oltre a cereali, farine e oli vegetali. Il distretto ceramico di Sassuolo è quello che più ne ha risentito, con un'importazione di materie prime dall'Ucraina praticamente azzerata e la necessità di ricercare nuove fonti di approvvigionamento alternative. Stessa sorte anche per i prodotti metallurgici. Dopo la scadenza, a luglio 2023, dell'accordo per l'esportazione di grano ucraino dai porti sul Mar Nero (firmato tra Russia e Ucraina, con la mediazione di Turchia e ONU, nel giugno 2022 e più volte rinnovato), solo i corridoi di solidarietà attivati dall'UE per l'esportazione dei cereali ucraini verso Europa e resto del mondo hanno consentito una rotta disponibile e sicura che ha consentito permesso di mantenere un traffico di una certa rilevanza con l'Ucraina. In effetti, nel 2023 sono sbarcate nel porto di Ravenna 823.530 tonnellate di grano e mais ucraini, 598.648 tonnellate in più (il 266,2%) rispetto quelle del 2021, anno precedente all'inizio del conflitto. Poi nel maggio del 2023 è arrivata l'alluvione su Ravenna e i territori circostanti, con piogge persistenti, allagamenti, straripamenti e frane che hanno causato pesanti danni alle imprese, interruzioni alle infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie, come pure disagi al lavoro **portuale** per i dipendenti alluvionati e la necessità di tutelare la sicurezza nei giorni di maggiore criticità, interrompendo le operazioni di sbarco/imbarco. Nel 2022 il valore aggiunto (la ricchezza creata) dai comuni colpiti dall'alluvione ammontava a oltre 38 miliardi di euro (24% del PIL regionale; 2,2% del PIL nazionale) e le previsioni formulate prima dell'alluvione per il 2023 ipotizzavano una crescita dello 0,7% che avrebbe portato a superare i 40 miliardi di euro. I danni si attestano oggi tra i 7 e i 10 miliardi di euro, tra il 18% e il 26% del valore aggiunto del territorio. I riflessi di questo evento catastrofico per il porto e la movimentazione si sono fatti sentire da subito sul traffico ferroviario e nei mesi successivi, quando si è registrata una consistente diminuzione degli arrivi di navi e di merci. Tra maggio e giugno 2023 il porto di Ravenna ha perso 514 treni, il 37% in meno dello stesso bimestre dell'anno precedente e il 6,3% in meno sui treni totali del 2022. Infine la crisi del Mar Rosso. L'attacco terroristico del 7 ottobre 2023 e la guerra tra Israele e Hamas, con gli attacchi dei ribelli Houthi yemeniti contro tutte le navi, in transito dallo Stretto di Bab Al-Mandab, stanno mettendo in crisi l'area del Mar Rosso e limitando fortemente il transito dal Canale di Suez, uno dei punti nevralgici del commercio mondiale. Nonostante il crescente impegno militare degli Stati Uniti e dell'Europa, non appaiono ancora spiragli di risoluzione a una crisi che sta creando grossi problemi a tutta la catena di approvvigionamento globale, in particolare ai traffici marittimi, con conseguenze economiche disastrose, sia a livello mondiale che italiano. Le principali compagnie di navigazione portacontainer da metà dicembre 2023 hanno sospeso il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez, da cui passa il 12% delle merci mondiali. La quota di import e di export italiani che transita dal canale di Suez è vicina al 40%. La rotta alternativa utilizzata è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo

al Mediterraneo attraverso Gibilterra, con tempi più lunghi del 30%, ovvero circa 10 giorni in più. I porti potenzialmente più svantaggiati sono quelli dell'Adriatico (Ravenna e Trieste), mentre ne trarranno vantaggio gli Hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e, in generale, i porti del Nord Europa che, tra l'altro, godono di un pricing di noli inferiore. La sfida si giocherà, dunque, sulla capacità di stoccare scorte a terra, che da sempre è uno dei punti di forza del porto di Ravenna. Ritardi e cambi di rotta stanno già colpendo, comunque, anche il porto di Ravenna che importa dal medio ed estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con il Far East, ha comunque collegamenti feeder con i maggiori Hub portuali situati nel Mediterraneo. In particolare, per quanto riguarda il traffico nel mese di dicembre, pari a 2,1 milioni di tonnellate, si è registrato un calo della movimentazione della merce proveniente dai porti dal medio ed estremo Oriente (-35% rispetto alla media). Analizzando le merci per condizionamento, nel 2023, rispetto al 2022, le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 20.900.769 tonnellate, sono calate del 7,1% (oltre 1,6 milioni di tonnellate in meno). Nell'ambito delle merci secche, rispetto al 2022 le merci unitizzate in container sono calate del 2,9% (2.352.272 tonnellate, con 69 mila tonnellate in meno), le merci su rotabili (1.866.015 tonnellate) sono aumentate del 2,6%. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 4.602.362 tonnellate - nel 2023 sono calati del 5,8% rispetto al 2022. Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 5.206.157 tonnellate di merce movimentata, ha registrato nel 2023 un calo dell'8,8% rispetto al 2022. Analizzando l'andamento delle singole merceologie, risulta un segno negativo per quanto riguarda i prodotti agricoli (2.064.494 tonnellate contro i 2.146.078 del 2022; -3,8%) e, in particolare, per la movimentazione (tutti sbarchi) dei cereali, che chiudono il 2023 con 1.895.436 tonnellate e un -6,7% rispetto al 2022. Per quanto riguarda l'import di cereali, per i quali il principale Paese di provenienza è stato l'Ucraina con 891 mila tonnellate (+34,1%), risulta inferiore di 95.024 tonnellate rispetto al 2022. In calo anche gli olii animali e vegetali che, con 675.972 tonnellate, hanno registrato nel 2023 un -25,6% rispetto al 2022, principalmente ascrivibile all'alluvione di metà maggio scorso che ha coinvolto pesantemente lo stabilimento UNIGRÀ di Conselice (azienda specializzata nella trasformazione e vendita di olii e grassi alimentari di alta qualità) che ha dovuto fermare la propria attività a causa degli ingenti danni agli uffici e agli impianti, compromettendo la produzione e l'importazione delle materie prime che avviene tramite il porto di Ravenna. Pesante nel 2023 il bilancio per i materiali da costruzione che, con 4.079.701 tonnellate movimentate, registrano un calo del 26,6% rispetto allo stesso periodo del 2022. Le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo sono state pari a 3.665.870 tonnellate (-27,9% in meno). Per i prodotti metallurgici, nel 2023, si è registrato un aumento dell'1,9% rispetto al 2022, con 6.514.751 tonnellate movimentate (quasi 120 mila tonnellate in più). Negativa invece nel 2023, rispetto al 2022, la performance dei prodotti chimici (-7,2%), con 1.056.084 tonnellate. In crescita i prodotti petroliferi (+1,0%) nel 2023, con 2.621.409 tonnellate e un aumento di quasi 27 mila tonnellate. Per quanto riguarda i concimi sono state

RavennaNotizie.it

Ravenna

movimentate 1.553.139 tonnellate nel 2023, il 4,2% in più rispetto al 2022. I contenitori, pari a 216.981 TEUS nel 2023, sono calati del 5,0% rispetto al 2022. I TEUs pieni sono stati 165.025 (il 76% del totale), in calo del 6,9% rispetto al 2022 mentre quelli vuoti sono stati 51.956, in crescita dell'1,3% rispetto al 2022. In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nel 2023 (2.352.272 tonnellate) è diminuita del 2,9% rispetto al 2022. Il numero di toccate delle navi portacontainer, pari a 457, è in diminuzione (52 toccate in meno, -10,2%) rispetto alle 509 del 2022. Buona la loro performance nel mese di dicembre 2023, nel quale sono stati movimentati 17.472 TEUs, di cui 13.120 pieni (+7,1% sul 2022) e 4.352 vuoti (+15,7% sul 2022), in aumento rispetto a dicembre 2022 del 9,1%. Sono 182.406 le tonnellate corrispondenti, in crescita dell'8,8% rispetto a dicembre 2022. Nel 2023 trailer e rotabili sono cresciuti complessivamente del 6,5% per numero di pezzi movimentati (96.586 pezzi) rispetto al 2022. Per quanto riguarda i trailer, il 2023 si chiude con un risultato negativo della linea Ravenna - Brindisi - Catania: nel 2023, infatti, i pezzi movimentati, pari a 78.298, sono calati del 2,9% (2.297 pezzi in meno) e la merce movimentata (1.866.015 tonnellate) è diminuita del 2,6% rispetto al 2022. Negativo anche il mese di dicembre dove sono stati movimentati 5.540 pezzi, in diminuzione del 15,9% rispetto a dicembre 2022. Ottima la performance per le automotive che, nel 2023, hanno movimentato 15.554 pezzi, in aumento (+93,9%) rispetto ai 4.906 dello stesso periodo del 2022. Tale risultato è da imputare al nuovo traffico acquisito nel corso del 2023 dal Gruppo SAPIR (diventato Hub logistico per le vetture BMW) ed in partenza con destinazione verso i mercati dell'Asia Orientale. Molto positivo, in particolare, l'andamento nel mese di dicembre 2023, con 1.858 pezzi movimentati (a dicembre 2022 erano arrivati 902 pezzi). Nel 2023 si sono registrati al Terminal Crociere di Ravenna 99 scali di navi da crociera, per un totale di 330.952 passeggeri, di cui 281.192 in "home port" (140.936 sbarcati e 140.256 imbarcati) e 49.510 "in transito", il record di sempre per il porto di Ravenna. Nel comprensorio portuale di Ravenna il traffico ferroviario nel 2023 è calato, in termini di merce e di numero di treni, rispettivamente del 12,8% e dell'8,5% rispetto al 2022. Sono state trasportate via treno 3.395.261 tonnellate di merce, per 7.098 treni. Il numero di carri, pari a 65.649, è in calo del 4,8% rispetto al 2022. Ravenna si conferma comunque sul podio dei primi porti italiani per movimentazione merci ferroviaria. I principali motivi del calo del traffico ferroviario nel 2023 sono imputabili alle interruzioni dei collegamenti fra il porto e l'infrastruttura ferroviaria principale a seguito dell'alluvione di maggio scorso e alla forte contrazione dei volumi di produzione, vendite ed export dell'industria italiana delle piastrelle di ceramica che hanno limitato il consumo di materie prime. Anche per quanto riguarda i contenitori, in termini di TEUs, si è registrata una significativa diminuzione rispetto al 2022, ovvero sono stati movimentati 15.931 TEUS, contro i 23.563 (-32,4%). Le principali categorie merceologiche movimentate sono: - i metallurgici, che rappresentano il 61,3% del totale (-9,2% sul 2022), - i cereali e sfarinati, che costituiscono il 13,5% del totale (+25,0% sul 2022), - i chimici liquidi, ovvero il 10,6% del totale (+9,2% sul 2022) - gli inerti, in prevalenza argilla e feldspato, che rappresentano

l'8,6% del totale (-37,0% sul 2022), - la merce in container, ovvero il 5,1% del totale (-23,2% sul 2021) In calo anche l'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo, che nel 2023 è il 13,3%, mentre lo scorso anno era il 13,5%. Dalle prime stime sulla movimentazione complessiva relative a gennaio 2024, i traffici sembrano in calo di oltre il 18% (circa 400.000 tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023, principalmente a causa della crisi di Suez sui traffici dei porti del nord Adriatico, già analizzati in precedenza. L'impatto del calo della movimentazione si è registrato in maniera significativa a partire dalla seconda metà del mese e tutt'ora persiste. Nel confronto con il mese di gennaio 2023, tutte le merceologie risulterebbero in calo ad esclusione dei concimi (+162%), dei chimici liquidi (+40%) e dei combustibili minerali solidi (+16%). Negativo il dato relativo ai materiali da costruzione (-54%), degli agroalimentari solidi (-32%) e liquidi (-7%), dei metallurgici (-14%) e dei petroliferi (-6%). I container a gennaio dovrebbero diminuire rispetto al 2023 del 32,5% per numero di TEUs (circa 5.000 TEUs in meno) e del 31,3% per tonnellate di merce (circa 55.000 tonnellate in meno). Un risultato negativo si delinea anche per i trailer, che dovrebbero ridursi rispetto a gennaio 2023 di oltre il 25% per numero di pezzi (circa 1.600 pezzi in meno) e del 19% per tonnellate di merce (circa 29.000 tonnellate in meno).

Ravenna in Comune: Marinara, i cocci alla fine del giochino

"C'è un ex Sindaco (e ex Senatore) che, parlando dell'operazione "porto turistico di Marina di Ravenna", l'ha definita "un bel giochino". E c'è la cooperativa agricola ferrarese Sorgeva, che si è ritrovata sul groppone il "bel giochino", che ha dichiarato di voler «vendere la marina che è totalmente estranea al business di Sorgeva e alla quale finora è costata ben 10 milioni» e intende cedere anche «gli ultimi 7 appartamenti così come gli esercizi commerciali». Nel fine settimana il giornalista Giorgio Costa ha intervistato sia il politico che l'agricoltore e ha fatto il punto: «Sorgeva, all'inizio, aveva il 17% del capitale di Marinara ed entrò in gioco per una scelta politica di LegaCoop Ferrara. Ora il valore del complesso è di circa 9 milioni ma trovare l'acquirente (in campo c'è l'advisor Alvarez & Marsal) non è un'operazione semplice». Per quanto lo riguarda, il politico è sicuro del fatto suo: «se Marina fosse diventata la capitale del gioco di spiaggia, anche la parte commerciale di Marinara poteva e doveva trarne beneficio sia come vendita che come servizi. Peccato davvero. Marina di Ravenna ha perso la sua grande occasione. All'epoca, facemmo una scelta giusta con Marinara e con l'idea di valorizzare la vela a Marina di Ravenna e credo sia stato un delitto non avervi dato seguito. È chiaro che l'insuccesso di Marinara non dipende dall'amministrazione locale che io guidai: noi abbiamo indicato una traiettoria di sviluppo per il paese che poi non è stata perseguita né dai privati né dal pubblico». Come Ravenna in Comune siamo solidali con l'agricoltore: una coop sana è stata fregata da quanto impostole dal "sistema". Che fosse un "sistema", quello da cui Sorgeva non poteva "scappare", del resto, è il politico ad ammetterlo: «Non è la prima volta che le coop garantiscono altre coop. In questo caso è finita male». Pochi giorni fa ("Marina: le piramidi del degrado", 25 gennaio 2024) ricordavamo: «Dello stravolgimento operato su Marina di Ravenna a causa dell'operazione "Marinara" portano responsabilità i Sindaci che si sono succeduti alla guida delle Amministrazioni comunali succedutesi tra la fine del secolo scorso ed oggi. Oltre, ovviamente, alle maggioranze che hanno sostenuto quell'enorme lottizzazione che si è "mangiata" l'affaccio al mare tra molo Dalmazia e diga Zaccagnini. E principale responsabile, altrettanto ovviamente, è il partito dell'attuale Sindaco, che ha garantito la necessaria continuità all'operazione e che tale lottizzazione ha fortemente voluto. Dal 1998 in avanti, in più fasi, si è così avuto, prima, l'avanzamento della linea di costa e, poi, la demolizione di molti dei fabbricati che caratterizzavano, a debita distanza dall'acqua, tale costa: circoli dove si praticavano sport acquatici, una discoteca e, perfino, la costruzione che racchiudeva il modello fisico del porto di proprietà statale (del Genio per le opere marittime). Al suo posto è sorto l'attuale quartiere, abitato d'estate negli appartamenti e in molti locali commerciali vuoto in ogni stagione». L'occasione di intervenire ci era venuta dalla necessità di ricordare all'Amministrazione



"C'è un ex Sindaco (e ex Senatore) che, parlando dell'operazione "porto turistico di Marina di Ravenna", l'ha definita "un bel giochino". E c'è la cooperativa agricola ferrarese Sorgeva, che si è ritrovata sul groppone il "bel giochino", che ha dichiarato di voler «vendere la marina che è totalmente estranea al business di Sorgeva e alla quale finora è costata ben 10 milioni» e intende cedere anche «gli ultimi 7 appartamenti così come gli esercizi commerciali». Nel fine settimana il giornalista Giorgio Costa ha intervistato sia il politico che l'agricoltore e ha fatto il punto: «Sorgeva, all'inizio, aveva il 17% del capitale di Marinara ed entrò in gioco per una scelta politica di LegaCoop Ferrara. Ora il valore del complesso è di circa 9 milioni ma trovare l'acquirente (in campo c'è l'advisor Alvarez & Marsal) non è un'operazione semplice». Per quanto lo riguarda, il politico è sicuro del fatto suo: «se Marina fosse diventata la capitale del gioco di spiaggia, anche la parte commerciale di Marinara poteva e doveva trarne beneficio sia come vendita che come servizi. Peccato davvero. Marina di Ravenna ha perso la sua grande occasione. All'epoca, facemmo una scelta giusta con Marinara e con l'idea di valorizzare la vela a Marina di Ravenna e credo sia stato un delitto non avervi dato seguito. È chiaro che l'insuccesso di Marinara non dipende dall'amministrazione locale che io guidai: noi abbiamo indicato una traiettoria di sviluppo per il paese che poi non è stata perseguita né dai privati né dal pubblico». Come Ravenna in Comune siamo solidali con l'agricoltore: una coop sana è stata fregata da quanto impostole dal "sistema". Che fosse un "sistema", quello da cui Sorgeva non poteva "scappare", del resto, è il politico ad ammetterlo: «Non è la prima volta che le coop garantiscono altre coop. In questo caso è finita male». Pochi giorni fa ("Marina: le

i «ruderi alla radice di quella che è la più nota e caratteristica passeggiata turistica di Marina di Ravenna: la diga intitolata a Benigno Zaccagnini. Gli scheletri di due piccole piramidi sormontano l'edificio principale, rimasto "al grezzo" e in abbandono. Un capannone in degrado costituisce il prolungamento verso il parcheggio. In arrivo e in rientro da uno dei principali centri di attrazione del paese, quasi tre chilometri di passeggiata in mezzo al mare, è impossibile non vedere lo scempio». Ora dalla stampa apprendiamo che, sotto il profilo del completamento del progetto originario, «Marinara ha terminato i lavori prescritti dall'**Autorità portuale**: distributore di carburante, parcheggio a servizio del cantiere e piazzale per lo svuotamento delle acque nere per oltre 800mila euro di lavori». Dunque, torniamo a chiedere all'Amministrazione de Pascale, quando, come e, soprattutto, chi, alla fine del giochino, rimetterà assieme i cocci? E con i cocci intendiamo le piramidi del degrado, certo. Ma anche i cocci della «mancata integrazione della darsena con il paese» che perfino Mercatali ammette. Perché, almeno sul fatto che questo sia il problema dei problemi, non si può che essere d'accordo.".

Porto di Ravenna: Nel 2023 movimentate meno merci, ma è record di crociere

Nel corso del 2023 - dopo due anni particolarmente positivi nei quali sono stati superati i volumi ante pandemia e si è stabilito per due volte il record storico di traffico - il porto di Ravenna ha registrato un calo di traffico, movimentando complessivamente 25.503.131 tonnellate, in calo del 6,9% (1,8 milioni di tonnellate in meno) rispetto al 2022. Gli sbarchi sono stati pari a 22.108.488 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7% rispetto al 2022). Negativo, in particolare, l'andamento degli ultimi due mesi rispetto agli stessi mesi del 2022: quello di novembre, nel quale sono state movimentate 1.779.254 tonnellate, in diminuzione del 16,6% (354 mila tonnellate in meno) e quello di dicembre, nel quale sono state movimentate 2.090.815 tonnellate, in diminuzione dell'1,9% (oltre 40 mila tonnellate in meno). Da segnalare il dato negativo dei materiali per le ceramiche, con 1,4 milioni di tonnellate in meno, che rappresentano il 75% del calo totale del porto rispetto all'anno precedente. Il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.533, per 170 navi in meno rispetto quelle del 2022 (-6,7%). La stazza media netta delle navi nel 2023 (pari a 9.784 tonnellate), invece, ha registrato un incremento (5,5% rispetto al 2022) - un trend iniziato nel 2019 (+2,4% rispetto al 2018) e proseguito nel 2022 (+32,3% rispetto al 2021) - ascrivibile principalmente a 25 toccate di navi da crociera con una stazza netta superiore alle 100.000 tonnellate e 31 toccate con una stazza netta superiore alle 50.000 tonnellate. Sono diversi i fattori che hanno causato il brusco rallentamento della crescita globale. La peggiore crisi energetica verificatasi dagli anni settanta, che ha innalzato l'inflazione a livelli mai rilevati da molti decenni; le politiche monetarie restrittive conseguenti, per combattere l'inflazione; l'aumento dei tassi di interesse; la diminuzione del potere di acquisto e dei salari reali in molti paesi; l'interruzione delle forniture e la conseguente insicurezza alimentare globale, a causa di guerre e fattori climatici avversi che hanno provocato l'aumento dei prezzi e limitato la circolazione di generi alimentari. Naturalmente i conflitti in corso hanno giocato e giocano un ruolo fondamentale sull'andamento generale dell'economia del nostro Paese e quindi, inevitabilmente, anche sull'andamento dei traffici di merci che vengono movimentati nei nostri porti. Sono passati quasi due anni dal 24 febbraio 2022, quando la Federazione Russa ha invaso il territorio dell'Ucraina, segnando così una brusca escalation del conflitto russo-ucraino in corso dal 2014. E gli effetti negativi della guerra tra Russia e Ucraina sul porto di Ravenna, come nel 2022, si sono fatti sentire anche nel 2023. Nel 2022 e nel 2023 sono state perse, infatti, 1.694.569 tonnellate di traffico dall'Ucraina, il 58,3% in meno rispetto al 2021. Ravenna è da sempre, infatti, il porto di riferimento dei paesi che si affacciano sul Mar Nero e,



Nel corso del 2023 - dopo due anni particolarmente positivi nei quali sono stati superati i volumi ante pandemia e si è stabilito per due volte il record storico di traffico - il porto di Ravenna ha registrato un calo di traffico, movimentando complessivamente 25.503.131 tonnellate, in calo del 6,9% (1,8 milioni di tonnellate in meno) rispetto al 2022. Gli sbarchi sono stati pari a 22.108.488 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7% rispetto al 2022). Negativo, in particolare, l'andamento degli ultimi due mesi rispetto agli stessi mesi del 2022: quello di novembre, nel quale sono state movimentate 1.779.254 tonnellate, in diminuzione del 16,6% (354 mila tonnellate in meno) e quello di dicembre, nel quale sono state movimentate 2.090.815 tonnellate, in diminuzione dell'1,9% (oltre 40 mila tonnellate in meno). Da segnalare il dato negativo dei materiali per le ceramiche, con 1,4 milioni di tonnellate in meno, che rappresentano il 75% del calo totale del porto rispetto all'anno precedente. Il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.533, per 170 navi in meno rispetto quelle del 2022 (-6,7%). La stazza media netta delle navi nel 2023 (pari a 9.784 tonnellate), invece, ha registrato un incremento (5,5% rispetto al 2022) - un trend iniziato nel 2019 (+2,4% rispetto al 2018) e proseguito nel 2022 (+32,3% rispetto al 2021) - ascrivibile principalmente a 25 toccate di navi da crociera con una stazza netta superiore alle 100.000 tonnellate e 31 toccate con una stazza netta superiore alle 50.000 tonnellate. Sono diversi i fattori che hanno causato il brusco rallentamento della crescita globale. La peggiore crisi energetica verificatasi dagli anni settanta, che ha innalzato l'inflazione a livelli mai rilevati da molti decenni; le politiche monetarie restrittive conseguenti, per combattere l'inflazione; l'aumento dei tassi di interesse; la diminuzione del potere di acquisto e dei salari reali in molti paesi; l'interruzione delle forniture e la conseguente insicurezza alimentare globale, a causa di guerre e fattori climatici avversi che hanno provocato l'aumento dei prezzi e limitato la circolazione di generi alimentari. Naturalmente i conflitti in corso hanno giocato e giocano un ruolo fondamentale sull'andamento generale dell'economia del nostro Paese e quindi, inevitabilmente, anche sull'andamento dei traffici di merci che vengono movimentati nei nostri porti. Sono passati quasi due anni dal 24 febbraio 2022, quando la Federazione Russa ha invaso il territorio dell'Ucraina, segnando così una brusca escalation del conflitto russo-ucraino in corso dal 2014. E gli effetti negativi della guerra tra Russia e Ucraina sul porto di Ravenna, come nel 2022, si sono fatti sentire anche nel 2023. Nel 2022 e nel 2023 sono state perse, infatti, 1.694.569 tonnellate di traffico dall'Ucraina, il 58,3% in meno rispetto al 2021. Ravenna è da sempre, infatti, il porto di riferimento dei paesi che si affacciano sul Mar Nero e,

in particolare, dell'Ucraina, da cui storicamente provenivano grossi quantitativi di materie prime per l'industria ceramica e di prodotti metallurgici, oltre a cereali, farine e oli vegetali. Il distretto ceramico di Sassuolo è quello che più ne ha risentito, con un'importazione di materie prime dall'Ucraina praticamente azzerata e la necessità di ricercare nuove fonti di approvvigionamento alternative. Stessa sorte anche per i prodotti metallurgici. Dopo la scadenza, a luglio 2023, dell'accordo per l'esportazione di grano ucraino dai porti sul Mar Nero (firmato tra Russia e Ucraina, con la mediazione di Turchia e ONU, nel giugno 2022 e più volte rinnovato), solo i corridoi di solidarietà attivati dall'UE per l'esportazione dei cereali ucraini verso Europa e resto del mondo hanno consentito una rotta disponibile e sicura che ha consentito permesso di mantenere un traffico di una certa rilevanza con l'Ucraina. In effetti, nel 2023 sono sbarcate nel **porto di Ravenna** 823.530 tonnellate di grano e mais ucraini, 598.648 tonnellate in più (il 266,2%) rispetto quelle del 2021, anno precedente all'inizio del conflitto. Poi nel maggio del 2023 è arrivata l'alluvione su **Ravenna** e i territori circostanti, con piogge persistenti, allagamenti, straripamenti e frane che hanno causato pesanti danni alle imprese, interruzioni alle infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie, come pure disagi al lavoro portuale per i dipendenti alluvionati e la necessità di tutelare la sicurezza nei giorni di maggiore criticità, interrompendo le operazioni di sbarco/imbarco. Nel 2022 il valore aggiunto (la ricchezza creata) dai comuni colpiti dall'alluvione ammontava a oltre 38 miliardi di euro (24% del PIL regionale; 2,2% del PIL nazionale) e le previsioni formulate prima dell'alluvione per il 2023 ipotizzavano una crescita dello 0,7% che avrebbe portato a superare i 40 miliardi di euro. I danni si attestano oggi tra i 7 e i 10 miliardi di euro, tra il 18% e il 26% del valore aggiunto del territorio. I riflessi di questo evento catastrofico per il **porto** e la movimentazione si sono fatti sentire da subito sul traffico ferroviario e nei mesi successivi, quando si è registrata una consistente diminuzione degli arrivi di navi e di merci. Tra maggio e giugno 2023 il **porto di Ravenna** ha perso 514 treni, il 37% in meno dello stesso bimestre dell'anno precedente e il 6,3% in meno sui treni totali del 2022. Infine la crisi del mar rosso. L'attacco terroristico del 7 ottobre 2023 e la guerra tra Israele e Hamas, con gli attacchi dei ribelli Houthi yemeniti contro tutte le navi, in transito dallo Stretto di Bab Al-Mandab, stanno mettendo in crisi l'area del Mar Rosso e limitando fortemente il transito dal Canale di Suez, uno dei punti nevralgici del commercio mondiale. Nonostante il crescente impegno militare degli Stati Uniti e dell'Europa, non appaiono ancora spiragli di risoluzione a una crisi che sta creando grossi problemi a tutta la catena di approvvigionamento globale, in particolare ai traffici marittimi, con conseguenze economiche disastrose, sia a livello mondiale che italiano. Le principali compagnie di navigazione portacontainer da metà dicembre 2023 hanno sospeso il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez, da cui passa il 12% delle merci mondiali. La quota di import e di export italiani che transita dal canale di Suez è vicina al 40%. La rotta alternativa utilizzata è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo

attraverso Gibilterra, con tempi più lunghi del 30%, ovvero circa 10 giorni in più. I porti potenzialmente più svantaggiati sono quelli dell'Adriatico (Ravenna e Trieste), mentre ne trarranno vantaggio gli Hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e, in generale, i porti del Nord Europa che, tra l'altro, godono di un pricing di noli inferiore. La sfida si giocherà, dunque, sulla capacità di stoccare scorte a terra, che da sempre è uno dei punti di forza del porto di Ravenna. Ritardi e cambi di rotta stanno già colpendo, comunque, anche il porto di Ravenna che importa dal medio ed estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con il Far East, ha comunque collegamenti feeder con i maggiori Hub portuali situati nel Mediterraneo. In particolare, per quanto riguarda il traffico nel mese di dicembre, pari a 2,1 milioni di tonnellate, si è registrato un calo della movimentazione della merce proveniente dai porti dal medio ed estremo Oriente (-35% rispetto alla media). Analizzando le merci per condizionamento, nel 2023, rispetto al 2022, le merci secche rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 20.900.769 tonnellate, sono calate del 7,1% (oltre 1,6 milioni di tonnellate in meno). Nell'ambito delle merci secche, rispetto al 2022 le merci unitizzate in container sono calate del 2,9% (2.352.272 tonnellate, con 69 mila tonnellate in meno), le merci su rotabili (1.866.015 tonnellate) sono aumentate del 2,6%. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 4.602.362 tonnellate - nel 2023 sono calati del 5,8% rispetto al 2022. Il comparto agroalimentare derrate alimentari e prodotti agricoli), con 5.206.157 tonnellate di merce movimentata, ha registrato nel 2023 un calo dell'8,8% rispetto al 2022. Analizzando l'andamento delle singole merceologie, risulta un segno negativo per quanto riguarda i prodotti agricoli (2.064.494 tonnellate contro i 2.146.078 del 2022; -3,8%) e, in particolare, per la movimentazione (tutti sbarchi) dei cereali, che chiudono il 2023 con 1.895.436 tonnellate e un -6,7% rispetto al 2022. Per quanto riguarda l'import di cereali, per i quali il principale Paese di provenienza è stato l'Ucraina con 891 mila tonnellate (+34,1%), risulta inferiore di 95.024 tonnellate rispetto al 2022. In calo anche gli oli animali e vegetali che, con 675.972 tonnellate, hanno registrato nel 2023 un -25,6% rispetto al 2022, principalmente ascrivibile all'alluvione di metà maggio scorso che ha coinvolto pesantemente lo stabilimento UNIGRÀ di Conselice (azienda specializzata nella trasformazione e vendita di olii e grassi alimentari di alta qualità) che ha dovuto fermare la propria attività a causa degli ingenti danni agli uffici e agli impianti, compromettendo la produzione e l'importazione delle materie prime che avviene tramite il porto di Ravenna. Pesante nel 2023 il bilancio per i materiali da costruzione che, con 4.079.701 tonnellate movimentate, registrano un calo del 26,6% rispetto allo stesso periodo del 2022. Le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo sono state pari a 3.665.870 tonnellate (-27,9% in meno). Per i prodotti metallurgici, nel 2023, si è registrato un aumento dell'1,9% rispetto al 2022, con 6.514.751 tonnellate movimentate (quasi 120 mila tonnellate in più). Negativa invece nel 2023, rispetto al 2022, la performance dei prodotti chimici (-7,2%), con 1.056.084 tonnellate. In crescita i prodotti

petroliferi (+1,0%) nel 2023, con 2.621.409 tonnellate e un aumento di quasi 27 mila tonnellate. Per quanto riguarda i concimi sono state movimentate 1.553.139 tonnellate nel 2023, il 4,2% in più rispetto al 2022. I contenitori, pari a 216.981 TEUS nel 2023, sono calati del 5,0% rispetto al 2022. I TEUs pieni sono stati 165.025 (il 76% del totale), in calo del 6,9% rispetto al 2022 mentre quelli vuoti sono stati 51.956, in crescita dell'1,3% rispetto al 2022. In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nel 2023 (2.352.272 tonnellate) è diminuita del 2,9% rispetto al 2022. Il numero di toccate delle navi portacontainer, pari a 457, è in diminuzione (52 toccate in meno, -10,2%) rispetto alle 509 del 2022. Buona la loro performance nel mese di dicembre 2023, nel quale sono stati movimentati 17.472 TEUs, di cui 13.120 pieni (+7,1% sul 2022) e 4.352 vuoti (+15,7% sul 2022), in aumento rispetto a dicembre 2022 del 9,1%. Sono 182.406 le tonnellate corrispondenti, in crescita dell'8,8% rispetto a dicembre 2022. Nel 2023 trailer e rotabili sono cresciuti complessivamente del 6,5% per numero di pezzi movimentati (96.586 pezzi) rispetto al 2022. Per quanto riguarda i trailer, il 2023 si chiude con un risultato negativo della linea **Ravenna** - Brindisi - Catania: nel 2023, infatti, i pezzi movimentati, pari a 78.298, sono calati del 2,9% (2.297 pezzi in meno) e la merce movimentata (1.866.015 tonnellate) è diminuita del 2,6% rispetto al 2022. Negativo anche il mese di dicembre dove sono stati movimentati 5.540 pezzi, in diminuzione del 15,9% rispetto a dicembre 2022. Ottima la performance per le automotive che, nel 2023, hanno movimentato 15.554 pezzi, in aumento (+93,9%) rispetto ai 4.906 dello stesso periodo del 2022. Tale risultato è da imputare al nuovo traffico acquisito nel corso del 2023 dal Gruppo SAPIR (diventato Hub logistico per le vetture BMW) ed in partenza con destinazione verso i mercati dell'Asia Orientale. Molto positivo, in particolare, l'andamento nel mese di dicembre 2023, con 1.858 pezzi movimentati (a dicembre 2022 erano arrivati 902 pezzi). Nel 2023 si sono registrati al Terminal Crociere di **Ravenna** 99 scali di navi da crociera, per un totale di 330.952 passeggeri, di cui 281.192 in "home port" (140.936 sbarcati e 140.256 imbarcati) e 49.510 "in transito", il record di sempre per il **porto** di **Ravenna**. Nel comprensorio portuale di **Ravenna** il traffico ferroviario nel 2023 è calato, in termini di merce e di numero di treni, rispettivamente del 12,8% e dell'8,5% rispetto al 2022. Sono state trasportate via treno 3.395.261 tonnellate di merce, per 7.098 treni. Il numero di carri, pari a 65.649, è in calo del 4,8% rispetto al 2022. **Ravenna** si conferma comunque sul podio dei primi porti italiani per movimentazione merci ferroviaria. I principali motivi del calo del traffico ferroviario nel 2023 sono imputabili alle interruzioni dei collegamenti fra il **porto** e l'infrastruttura ferroviaria principale a seguito dell'alluvione di maggio scorso e alla forte contrazione dei volumi di produzione, vendite ed export dell'industria italiana delle piastrelle di ceramica che hanno limitato il consumo di materie prime. Anche per quanto riguarda i contenitori, in termini di TEUs, si è registrata una significativa diminuzione rispetto al 2022, ovvero sono stati movimentati 15.931 TEUS, contro i 23.563 (-32,4%). Le principali categorie merceologiche movimentate sono: - i metallurgici, che rappresentano il

61,3% del totale (-9,2% sul 2022), - i cereali e sfarinati , che costituiscono il 13,5% del totale (+25,0% sul 2022), - i chimici liquidi , ovvero il 10,6% del totale (+9,2% sul 2022) - gli inerti , in prevalenza argilla e feldspato, che rappresentano l'8,6% del totale (-37,0% sul 2022), - la merce in container , ovvero il 5,1% del totale (-23,2% sul 2021) In calo anche l'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo, che nel 2023 è il 13,3%, mentre lo scorso anno era il 13,5%. Dalle prime stime sulla movimentazione complessiva relative a gennaio 2024 , i traffici sembrano in calo di oltre il 18% (circa 400.000 tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023, principalmente a causa della crisi di Suez sui traffici dei porti del nord Adriatico, già analizzati in precedenza. L'impatto del calo della movimentazione si è registrato in maniera significativa a partire dalla seconda metà del mese e tutt'ora persiste. Nel confronto con il mese di gennaio 2023, tutte le merceologie risulterebbero in calo ad esclusione dei concimi (+162%), dei chimici liquidi (+40%) e dei combustibili minerali solidi Negativo il dato relativo ai materiali da costruzione (-54%), degli agroalimentari solidi (-32%) e liquidi (-7%), dei metallurgici (-14%) e dei petroliferi I container a gennaio dovrebbero diminuire rispetto al 2023 del 32,5% per numero di TEUs (circa 5.000 TEUs in meno) e del 31,3% per tonnellate di merce (circa 55.000 tonnellate in meno). Un risultato negativo si delinea anche per i trailer , che dovrebbero ridursi rispetto a gennaio 2023 di oltre il 25% per numero di pezzi (circa 1.600 pezzi in meno) e del 19% per tonnellate di merce (circa 29.000 tonnellate in meno).

Ship Mag

Ravenna

Porto di Ravenna, cala il traffico (-1,8 milioni di tonnellate) ma è record per le crociere// report

Lo scalo ha risentito in particolare degli effetti della guerra tra Russia e Ucraina. **Ravenna** - Sono luci e ombre nel report finale del 2023 relativo all'andamento del **porto** di **Ravenna** che ha registrato un calo di traffico, movimentando complessivamente 25.503.131 tonnellate, con una diminuzione del 6,9% (cioè 1,8 milioni di tonnellate in meno) rispetto al 2022. La causa principale è legata soprattutto agli effetti della guerra tra Russia e Ucraina. Le note liete arrivano invece dai numeri collezionati dal Terminal Crociere di **Ravenna** con 99 scali di navi da crociera, per un totale di 330.952 passeggeri, di cui 281.192 in "home port" e 49.510 "in transit". Si tratta del record di sempre per il **porto** di **Ravenna**. Dalle prime stime sulla movimentazione complessiva relative a gennaio 2024, i traffici sembrano in calo di oltre il 18% (circa 400.000 tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023, principalmente a causa della crisi di Suez sui traffici dei porti del nord Adriatico. Inoltre i container a gennaio dovrebbero diminuire rispetto del 32,5% per numero di teu rispetto allo stesso mese del 2023.



Shipping Italy

Ravenna

Grimaldi completa il puzzle ravennate

Dopo l'affitto della società T&C proprietaria dei piazzali, il gruppo partenopeo ottiene dall'Adsp anche la concessione di banchine e retrobanchine del terminal ro-pax. Possibile ricorso di Sapir 12 Febbraio 2024 Il Gruppo Grimaldi è destinato a mettere radici a **Ravenna**, al netto di possibili sorprese provenienti dal Tar romagnolo. Dopo che la Logiport del gruppo partenopeo si era accordata, a inizio 2023, per l'affitto dodecennale della società T&C controllata dall'Autorità di sistema portuale ravennate e proprietaria dei quasi 60mila mq su cui poggia il traffico ro-ro del porto, infatti, la società campana ha ottenuto dall'ente, previa istanza ad hoc, anche la concessione di pari durata delle relative banchine e dello spazio immediatamente retrostante. Si tratta di altri 26mila mq, per i quali il canone previsto ammonta a circa 350mila euro annui e che Logiport ha dovuto contendersi con Sapir, fra i maggiori terminalisti di **Ravenna**, che, stando a Il Resto del Carlino, avrebbe già annunciato l'impugnazione dell'assentimento della concessione da parte dell'Adsp (che per il momento non ha commentato l'indiscrezione). Dalla documentazione resa pubblica dall'ente si apprende che "attualmente sono in corso i lavori previsti dall'appalto Hub portuale, che comprendono l'adeguamento dell'intero fronte delle banchine su Largo Trattaroli". Ma "da luglio 2024 l'intera banchina oggetto della procedura dovrebbe essere libera da lavori", con "ormeggio in configurazione normale". A.M.



Shipping Italy

Ravenna

A Ravenna nel 2023 calano del 6,9% le merci movimentate, ma è record per le crociere

Dopo due anni di record in positivo le merci movimentate sono state 25.5 milioni di tonnellate. Anche la tendenza 2024 rispetto al 2023 per ora - escluse pochissime voci - resta negativa. 12 Febbraio 2024 Il Servizio Analisi e Statistica (Area Pianificazione, Sviluppo, Promozione e Progettazione Ue) dell'autorità portuale di Ravenna ha comunicato i dati registrati dai traffici del 2023 con relativi commenti, come riportiamo di seguito: Dopo due anni record con risultati superiori ai volumi pre-pandemia per il porto di Ravenna si annota un calo di traffici: sono state movimentate complessivamente 25.503.131 tonnellate, registrando un -6,9% pari a 1,8 mln di tonnellate in meno, rispetto al 2022. Nel dettaglio dell'anno 2023: gli sbarchi pari a 22.108.488 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7% rispetto al 2022; con un peggioramento negli ultimi due mesi dell'anno). Calato significativo nei materiali per le ceramiche con -1,4 mln di tonnellate pari al 75% del calo totale del porto rispetto all'anno precedente. Il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.533, per 170 navi in meno rispetto quelle del 2022 (-6,7%). La stazza media netta delle navi pari a 9.784 tonnellate, invece, ha registrato un incremento (5,5% rispetto al 2022) - proseguendo in un trend iniziato nel 2019 - ascrivibile principalmente a 25 toccate di navi da crociera con una stazza netta superiore alle 100.000 tonnellate e 31 toccate con una stazza netta superiore alle 50.000 tonnellate. Fra i diversi i fattori che hanno causato il brusco rallentamento della crescita globale: la peggiore crisi energetica verificatasi dagli anni settanta a oggi, che ha causato l'aumento dell'inflazione con la stessa forza; le politiche monetarie restrittive che ne sono conseguite per contrastare l'inflazione; l'aumento dei tassi di interesse; la diminuzione del potere di acquisto e dei salari reali in molti paesi; l'interruzione delle forniture e la conseguente insicurezza alimentare globale, a causa di guerre e fattori climatici avversi che hanno provocato l'aumento dei prezzi e limitato la circolazione di generi alimentari. Gli effetti negativi della guerra tra Russia e Ucraina sul porto di Ravenna, come nel 2022, si sono fatti sentire anche nel 2023 facendo perdere complessivamente nei due anni 1.694.569 tonnellate di traffico dall'Ucraina (- il 58,3% rispetto al 2021). Ravenna è il porto di riferimento dei paesi che si affacciano sul Mar Nero e, in particolare, dell'Ucraina, da cui storicamente provenivano grossi quantitativi di materie prime per l'industria ceramica e di prodotti metallurgici, oltre a cereali, farine e oli vegetali. A risentire maggiormente del calo è stato il distretto ceramico di Sassuolo che ha dovuto ricercare nuove fonti di approvvigionamento alternative. Stessa sorte anche per i prodotti metallurgici. Dopo la scadenza, a luglio 2023, dell'accordo per l'esportazione di grano ucraino dai porti sul Mar Nero (firmato tra Russia e Ucraina nel giugno 2022 e più volte rinnovato), solo i corridoi di solidarietà attivati



Dopo due anni di record in positivo le merci movimentate sono state 25.5 milioni di tonnellate. Anche la tendenza 2024 rispetto al 2023 per ora - escluse pochissime voci - resta negativa. 12 Febbraio 2024 Il Servizio Analisi e Statistica (Area Pianificazione, Sviluppo, Promozione e Progettazione Ue) dell'autorità portuale di Ravenna ha comunicato i dati registrati dai traffici del 2023 con relativi commenti, come riportiamo di seguito: Dopo due anni record con risultati superiori ai volumi pre-pandemia per il porto di Ravenna si annota un calo di traffici: sono state movimentate complessivamente 25.503.131 tonnellate, registrando un -6,9% pari a 1,8 mln di tonnellate in meno, rispetto al 2022. Nel dettaglio dell'anno 2023: gli sbarchi pari a 22.108.488 tonnellate e gli imbarchi pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7% rispetto al 2022; con un peggioramento negli ultimi due mesi dell'anno). Calato significativo nei materiali per le ceramiche con -1,4 mln di tonnellate pari al 75% del calo totale del porto rispetto all'anno precedente. Il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.533, per 170 navi in meno rispetto quelle del 2022 (-6,7%). La stazza media netta delle navi pari a 9.784 tonnellate, invece, ha registrato un incremento (5,5% rispetto al 2022) - proseguendo in un trend iniziato nel 2019 - ascrivibile principalmente a 25 toccate di navi da crociera con una stazza netta superiore alle 100.000 tonnellate e 31 toccate con una stazza netta superiore alle 50.000 tonnellate. Fra i diversi i fattori che hanno causato il brusco rallentamento della crescita globale: la peggiore crisi energetica verificatasi dagli anni settanta a oggi, che ha causato l'aumento dell'inflazione con la stessa forza; le politiche monetarie restrittive che ne sono conseguite per contrastare l'inflazione; l'aumento dei tassi di interesse; la diminuzione del potere di acquisto e dei salari reali in molti paesi; l'interruzione delle forniture e la conseguente insicurezza alimentare globale, a causa di guerre e fattori climatici avversi che

Shipping Italy

Ravenna

dall'Ue per l'esportazione dei cereali ucraini verso Europa e resto del mondo hanno consentito una rotta disponibile e sicura che ha permesso di mantenere un traffico di una certa rilevanza con l'Ucraina. Sono sbarcate a Ravenna nel 2023 823.530 tonnellate di grano e mais ucraini (598.648 tonnellate in più (il 266,2%) rispetto al 2021, anno precedente all'inizio del conflitto. L'alluvione su Ravenna nel maggio 2023 hanno causato pesanti danni alle imprese, interruzioni alle infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie, come pure disagi al lavoro portuale per i dipendenti alluvionati e la necessità di tutelare la sicurezza nei giorni di maggiore criticità, interrompendo le operazioni di sbarco/imbarco. Nel 2022 il valore aggiunto dai comuni colpiti dall'alluvione ammontava a oltre 38 miliardi di euro (24% del Pil regionale; 2,2% del Pil nazionale) ; le previsioni pre-alluvione ipotizzavano una crescita dello 0,7% portando a superare i 40 miliardi di euro. I danni si attestano oggi tra i 7 e i 10 miliardi di euro, tra il 18% e il 26% del valore aggiunto del territorio. I riflessi della catastrofe hanno fatto diminuire arrivi prima dal traffico ferroviario (tra maggio e giugno persi rispetto 514 treni pari a -37% dello stesso bimestre 2022 e -6.3% sui treni totali 2022. La crisi del Mar Rosso iniziata il 7 ottobre scorso sta limitando fortemente il transito dal Canale di Suez, uno dei punti nevralgici del commercio mondiale e nonostante il crescente impegno militare degli Stati Uniti e dell'Europa, non vi sono spiragli di risoluzione, ma l'aumento di grossi problemi a tutta la catena di approvvigionamento globale, in particolare ai traffici marittimi, con conseguenze economiche disastrose, sia a livello mondiale che italiano. Da metà dicembre 2023 le compagnie di grandi portacontainer hanno sospeso il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez, da cui passa il 12% delle merci mondiali; la rotta alternativa per i transiti italiani import-export dal canale di Suez pari quasi al 40%, è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo attraverso Gibilterra, con tempi più lunghi del 30% (10 gg in più), svantaggiando potenzialmente in particolare i porti dell'Adriatico (Ravenna e Trieste) e avvantaggiando quelli di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e, in generale, i porti del Nord Europa che, tra l'altro, hanno un pricing di noli inferiore. La sfida si giocherà, dunque - spiega la nota - sulla capacità di stoccare scorte a terra, da sempre uno dei punti di forza del porto di Ravenna. Ritardi e cambi di rotta stanno già colpendo, comunque, anche Ravenna che importa dal medio ed estremo Oriente (a dicembre 2,1 mln di tonn. pari a -35% sulla media) soprattutto prodotti metallurgici e che ha collegamenti feeder con i maggiori Hub portuali situati nel Mediterraneo. Analizzando la movimentazione delle merci per condizionamento nel 2023 rispetto al 2022: le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) sono 20.900.769 tonnellate (-7.1%= 1.6 mln di tonn); fra le merci secche quelle unitizzate in container sono 2.352.272 tonnellate (-2,9% =69 mila tonnellate); le merci su rotabili sono 1.866.015 tonnellate (+2,6%). I prodotti liquidi movimentati sono 4.602.362 tonnellate (-5,8% rispetto al 2022). Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli) ha movimentato 5.206.157 tonnellate di merce (-8,8% rispetto al 2022). Analizzando l'andamento delle singole merceologie: per i prodotti agricoli 2.064.494 tonnellate

Shipping Italy

Ravenna

(-3,8% rispetto al 2022) e, in particolare, per la movimentazione (tutti sbarchi) dei cereali, 1.895.436 tonnellate (-6,7% rispetto al 2022). L'import di cereali, (con Ucraina come primo importatore con 891 mila tonnellate = +34,1%), risulta inferiore di 95.024 tonnellate rispetto al 2022. Gli oli animali e vegetali con 675.972 tonnellate, registrano un -25,6% rispetto al 2022, principalmente ascrivibile all'alluvione di metà maggio scorso che ha coinvolto pesantemente lo stabilimento Unigrà di Conselice fermandone l'attività per gli ingenti danni a uffici e impianti, compromettendo la produzione e l'importazione delle materie prime che avviene tramite il porto di Ravenna. I materiali da costruzione con 4.079.701 tonnellate movimentate, registrano un pesante -26,6% rispetto al 2022. Le importazioni di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo sono state pari a 3.665.870 tonnellate (-27,9% in meno). Per i prodotti metallurgici + 1,9% rispetto al 2022, con 6.514.751 tonnellate movimentate (quasi 120 mila tonnellate in più). Negativa rispetto al 2022, la performance dei prodotti chimici (-7,2%), con 1.056.084 tonnellate. In crescita i prodotti petroliferi (+1,0%) nel 2023, con 2.621.409 tonnellate e un aumento di quasi 27 mila tonnellate. Nei concimi movimentate 1.553.139 tonnellate (+ 4,2% rispetto al 2022). I contenitori, pari a 216.981 Teus nel 2023, sono calati del 5,0% rispetto al 2022. I Teus pieni sono stati 165.025 (il 76% del totale), in calo del 6,9% rispetto al 2022 mentre quelli vuoti sono stati 51.956, in crescita dell'1,3% rispetto al 2022. In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nel 2023 (2.352.272 tonnellate) è diminuita del 2,9% rispetto al 2022. Il numero di toccate delle navi portacontainer, pari a 457, è in diminuzione (52 toccate in meno, -10,2%) rispetto alle 509 del 2022. Buona la loro performance nel mese di dicembre 2023, nel quale sono stati movimentati 17.472 Teus, di cui 13.120 pieni (+7,1% sul 2022) e 4.352 vuoti (+15,7% sul 2022), in aumento rispetto a dicembre 2022 del 9,1%. Sono 182.406 le tonnellate corrispondenti, + 8,8% (rispetto a dicembre 2022). Nel 2023 trailer e rotabili sono cresciuti complessivamente del 6,5% per numero di pezzi movimentati (96.586 pezzi) rispetto al 2022. Per i primi risultato negativo della linea Ravenna - Brindisi - Catania: nel 2023, infatti, i pezzi movimentati, pari a 78.298, sono calati del 2,9% (2.297 pezzi in meno) e la merce movimentata (1.866.015 tonnellate) è diminuita del 2,6% rispetto al 2022. Negativo anche dicembre con 5.540 pezzi movimentati, -15,9% rispetto a dicembre 2022. Ottima performance per le automotive che, nel 2023, hanno movimentato 15.554 pezzi (+93,9%rispetto al 2022) da imputare al nuovo traffico acquisito nel corso del 2023 dal Gruppo Sapir (diventato Hub logistico per le vetture Bmw) ed in partenza verso i mercati dell'Asia Orientale. Molto positivo, in particolare, l'andamento nel mese di dicembre 2023, con 1.858 pezzi movimentati (contro i 902 pezzi del dicembre 2022). Riguardo al settore crociere nel 2023 il Terminal Crociere di Ravenna ha registrato il record di sempre: 99 scali di navi da crociera, per un totale di 330.952 passeggeri, di cui 281.192 in "home port" (140.936 sbarcati e 140.256 imbarcati) e 49.510 "in transito". Calato invece nel comprensorio portuale di Ravenna il traffico ferroviario sia in termini di merce e di numero di treni, rispettivamente del 12,8% e dell'8,5% rispetto al 2022 (trasportate 3.395.261 tonnellate di merce, per 7.098 treni) . Il numero di carri,

Shipping Italy

Ravenna

pari a 65.649 registra -4,8% rispetto al 2022. Ravenna si conferma comunque sul podio dei primi porti italiani per movimentazione merci ferroviaria. Responsabile del calo del 2023 le interruzioni dei collegamenti fra il porto e l'infrastruttura ferroviaria principale a seguito dell'alluvione di maggio scorso e alla forte contrazione dei volumi di produzione, vendite ed export dell'industria italiana delle piastrelle di ceramica che hanno limitato il consumo di materie prime. Per i contenitori, in termini di Teus, si è registrata una significativa diminuzione rispetto al 2022: movimentati 15.931 Teus, contro i 23.563 (-32,4%). Le principali categorie merceologiche movimentate sono: i metallurgici, con il 61,3% del totale (-9,2% sul 2022), i cereali e sfarinati, con il 13,5% del totale (+25,0% sul 2022), i chimici liquidi, con il 10,6% del totale (+9,2% sul 2022), gli inerti, in prevalenza argilla e feldspato, con il 8,6% del totale (-37,0% sul 2022) e la merce in container, ovvero il 5,1% del totale (-23,2% sul 2021). In calo anche l'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo, che scende al 13,3% dal 13,5% del 2022. Dalle prime stime sulla movimentazione complessiva relative a gennaio 2024, i traffici sembrano in calo di oltre il 18% (circa 400.000 tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023, principalmente a causa della crisi di Suez sui traffici dei porti del nord Adriatico: in particolare si è avvertito a partire dalla seconda metà del mese e tutt'ora persiste. Nel confronto con il mese di gennaio 2023, tutte le merceologie risulterebbero in calo ad esclusione dei concimi (+162%), dei chimici liquidi (+40%) e dei combustibili minerali solidi (+16%). Negativo il dato relativo ai materiali da costruzione (-54%), degli agroalimentari solidi (-32%) e liquidi (-7%), dei metallurgici (-14%) e dei petroliferi (-6%). I container a gennaio dovrebbero diminuire rispetto al 2023 del 32,5% per numero di Teus (circa - 5.000 TEUs) e del 31,3% per tonnellate di merce (circa - 55.000 tonnellate). Negativo anche il settore trailer con riduzione del 25% a gennaio 2023 per numero di pezzi (- 1.600 pezzi ca) e del 19% per tonnellate di merce (- 29.000 tonnellate ca).

La mostra fotografica del Progetto "Il porto delle donne. Le donne nel settore portuale e marittimo perché no?" arriva alla Camera dei Deputati

(AGENPARL) - Lun 12 febbraio 2024 Inaugurazione il 19 febbraio alle 16.30 La mostra fotografica del Progetto "Il **porto** delle donne. Le donne nel settore portuale e marittimo perché no?" arriva alla Camera dei Deputati Dal 19 al 23 febbraio nella sala del Cenacolo, nel complesso di Vicolo Valdina Livorno, 12 febbraio 2024 - Dal 19 al 23 febbraio, su iniziativa dell'On. Laura Boldrini la Camera dei Deputati ospiterà, presso la sala del Cenacolo, nel complesso di Vicolo Valdina, una mostra fotografica dedicata al lavoro femminile nei porti e nel comparto marittimo. La mostra è parte integrante del Progetto "Il **porto** delle donne. Le donne nel settore portuale e marittimo, perché no?" ideato dall'assessora al **Porto** del Comune di Livorno Barbara Bonciani e promosso dall'Amministrazione comunale labronica con lo scopo di di far conoscere il lavoro svolto dalle donne in due settori strategici per il nostro Paese. "Parliamo di settori in cui la componente femminile, oltre ad essere ancora sotto rappresentata, è spesso anche invisibile", sottolinea l'assessora Bonciani". "Sappiamo che il lavoro portuale, come quello marittimo sono nati storicamente maschili. Da decenni i processi di innovazione tecnologica hanno modificato l'organizzazione e la modalità di lavoro rendendo pienamente accessibili questi lavori anche alle donne. Tuttavia le donne in questi settori sono ancora poche: nel comparto marittimo non arrivano neanche al 2% della forza lavorativa mondiale, mentre nei porti costituiscono il 16% della forza lavoro globale. Nel nostro Paese le donne che lavorano nei porti sono l'8% della forza lavoro complessiva. Il **porto** di Livorno, spiega ancora l'assessora al **Porto** Barbara Bonciani è uno dei porti che conta maggiori presenze femminili. Qui le donne costituiscono il 10% della forza lavoro complessiva, superando la media nazionale. Proprio da qui abbiamo deciso di partire per rendere visibili le lavoratrici che operano in questi comparti ad un pubblico ampio, far sentire la loro voce, la passione con cui vivono il loro lavoro, oltre alle loro capacità e competenze. Con il Progetto si è voluto altresì facilitare un dibattito costruttivo fra gli addetti ai lavori al fine di favorire tutte le azioni necessarie a rimuovere gli ostacoli, soprattutto culturali che ancora oggi limitano l'accesso lavorativo delle donne in questi settori". Il Progetto nato a Livorno ha ricevuto il plauso di molte associazioni europee e nazionali, fra cui il sindacato europeo dei Trasporti ETS, l'Associazione europea dei Porti privati Feport, l'Associazione Europea dei Porti - ESPO e di altri soggetti presenti a livello europeo e nazionale. A seguito del progetto di Livorno, sono stati avviati percorsi congressuali di discussione di carattere nazionale su questo tema e il **porto** di **Trieste** ha assunto le prime lavoratrici portuali. Il Progetto si configura così come un'azione positiva per favorire



(AGENPARL) - Lun 12 febbraio 2024 Inaugurazione il 19 febbraio alle 16.30 La mostra fotografica del Progetto "Il porto delle donne. Le donne nel settore portuale e marittimo perché no?" arriva alla Camera dei Deputati Dal 19 al 23 febbraio nella sala del Cenacolo, nel complesso di Vicolo Valdina Livorno, 12 febbraio 2024 - Dal 19 al 23 febbraio, su iniziativa dell'On. Laura Boldrini la Camera dei Deputati ospiterà, presso la sala del Cenacolo, nel complesso di Vicolo Valdina, una mostra fotografica dedicata al lavoro femminile nei porti e nel comparto marittimo. La mostra è parte integrante del Progetto "Il porto delle donne. Le donne nel settore portuale e marittimo, perché no?" ideato dall'assessora al Porto del Comune di Livorno Barbara Bonciani e promosso dall'Amministrazione comunale labronica con lo scopo di di far conoscere il lavoro svolto dalle donne in due settori strategici per il nostro Paese. "Parliamo di settori in cui la componente femminile, oltre ad essere ancora sotto rappresentata, è spesso anche invisibile", sottolinea l'assessora Bonciani". "Sappiamo che il lavoro portuale, come quello marittimo sono nati storicamente maschili. Da decenni i processi di innovazione tecnologica hanno modificato l'organizzazione e la modalità di lavoro rendendo pienamente accessibili questi lavori anche alle donne. Tuttavia le donne in questi settori sono ancora poche: nel comparto marittimo non arrivano neanche al 2% della forza lavorativa mondiale, mentre nei porti costituiscono il 16% della forza lavoro globale. Nel nostro Paese le donne che lavorano nei porti sono l'8% della forza lavoro complessiva. Il porto di Livorno, spiega ancora l'assessora al Porto Barbara Bonciani è uno dei porti che conta maggiori presenze femminili. Qui le donne costituiscono il 10% della forza lavoro complessiva, superando la media nazionale. Proprio da qui abbiamo deciso di partire per rendere visibili le lavoratrici che operano in questi comparti ad un pubblico ampio, far sentire la loro voce, la passione con cui vivono il loro lavoro, oltre alle loro capacità e competenze. Con il Progetto si è voluto altresì facilitare un dibattito costruttivo fra gli addetti ai lavori al fine di favorire tutte le azioni necessarie a rimuovere gli ostacoli, soprattutto culturali che ancora oggi limitano l'accesso lavorativo delle donne in questi settori". Il Progetto nato a Livorno ha ricevuto il plauso di molte associazioni europee e nazionali, fra cui il sindacato europeo dei Trasporti ETS, l'Associazione europea dei Porti privati Feport, l'Associazione Europea dei Porti - ESPO e di altri soggetti presenti a livello europeo e nazionale. A seguito del progetto di Livorno, sono stati avviati percorsi congressuali di discussione di carattere nazionale su questo tema e il porto di Trieste ha assunto le prime lavoratrici portuali. Il Progetto si configura così come un'azione positiva per favorire

Agenparl

Livorno

una maggiore presenza delle donne nel comparto marittimo e portuale. La mostra fotografica sarà inaugurata il 19 febbraio alle 16.30 alla presenza del l'On. Laura Boldrini, del sindaco di Livorno Luca Salvetti, dell'assessora al porto del Comune di Livorno Barbara Bonciani. Sarà presente una delegazione di lavoratrici portuali e marittime-.

Agenparl

Livorno

in sinergia con il Comune di Livorno e l'**Autorità di Sistema Portuale**'. "La Fortezza Vecchia, nell'ambito del patrimonio storico livornese, è sicuramente l'immobile più rappresentativo della storia della città e del suo porto, la "cerniera" fra il mare e la terra" spiega il dirigente promozione dell'AdSP, Claudio Capuano, delegato dal Presidente Guerrieri alla firma dell'accordo. "Nella prospettiva della imminente conclusione del procedimento di federalismo demaniale, attivato dal Comune di Livorno, il protocollo che sigliamo oggi non rappresenta soltanto il formale rinnovo dei titoli concessori rilasciati sin dal 2013 all'**Autorità Portuale** (poi diventata AdSP) dall'agenzia del Demanio e dalla Camera di Commercio ma è la traduzione giuridico-amministrativa di questo rapporto. Gestiremo il manufatto in continuità col passato, mantenendo fede alle strategie dei soggetti proprietari. L'obiettivo, infatti, è quello di continuare a valorizzarne i profili storico, culturale, promozionale, turistico e formativo attraverso una sempre più efficace sinergia tra le istituzioni pubbliche, nell'ottica della promozione della città **portuale** e dei suoi traffici". "Questo accordo - afferma l'assessora Barbara Bonciani - va a finalizzare un lavoro importante che l'Amministrazione ha realizzato, non solo dal punto di vista tecnico, ma anche da un punto di vista politico. Quando ci siamo insediati abbiamo trovato un percorso di federalismo culturale che era stato interrotto dall'Amministrazione precedente. Questa Giunta ha preso in mano questo percorso determinata a portarlo avanti per giungere all'acquisizione della parte demaniale della Fortezza Vecchia. Si tratta di un percorso che si è realizzato in grandissima sinergia, in primis con la Regione Toscana che ha destinato 3 milioni di euro alla valorizzazione, a cui il Comune ne aggiunge altri 3. La sinergia fra Amministrazione Comunale, Camera di Commercio e **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** permetterà anche una gestione congiunta e sinergica della Fortezza Vecchia. A seguito di questa firma, che è propedeutica all'acquisizione da parte del Comune del monumento, il 20 febbraio si terrà il tavolo tecnico perché il federalismo culturale passa da un accordo di valorizzazione che è stato presentato dal Comune di Livorno e che deve essere validato dal Segretariato Regionale per la Toscana del Ministero della Cultura. Abbiamo già realizzato un primo tavolo tecnico in cui il progetto ha ricevuto una risposta molto positiva. Dopo di che il passaggio finale sarà in Consiglio Comunale". -- Avvertenze ai sensi del D.Lgs. 196/2003.

Informazioni Marittime

Livorno

Campania e Sardegna adottano il Port Community System toscano

Accordo con il **Tirreno Settentrionale** per utilizzare l'assetto digitale operativo dal 2012 nel porto del **sistema** Livorno. Dopo i positivi risultati raggiunti nel tempo, dal 2012, dall'**Autorità** di **Sistema Portuale** (AdSP) del **Mar Tirreno Settentrionale** con la messa a punto dello strumento di gestione dei flussi informativi, il Tuscan Port Community System (TPCS), questo modello di digitalizzazione delle procedure portuali valica per la prima volta i confini locali sbarcando in Campania e Sardegna. Lo hanno stabilito l'AdSP toscana e le due AdSP del **Mar Tirreno** Centrale e della Sardegna in due appositi accordi firmati nei giorni scorsi. Il PCS ha innescato un deciso cambiamento nelle modalità di condivisione dei dati tra gli attori coinvolti (terminal, caricatori, spedizionieri, uffici istituzionali, autotrasportatori, agenti marittimi), favorendo la riduzione sostanziale dei tempi e l'efficientamento delle operazioni di importazione ed esportazione della merce. In base a questi accordi, il PCS toscano verrà messo a disposizione dei porti sardi di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa, Portovesme e Arbatax e di quelli campani di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. «Esportare il TPCS in due importanti realtà come quelle dei porti del **Mar Tirreno** Centrale e del Mare di Sardegna è un grande risultato per la nostra **Autorità** di **Sistema**», afferma il Presidente dell'AdSP del **Mar Tirreno Settentrionale**, Luciano Guerrieri, che aggiunge: «Si tratta di una soddisfazione non solo per noi, ma anche e soprattutto per il nostro Porto e per i suoi operatori, che da sempre sono parte attiva nell'evoluzione di questa fondamentale piattaforma». Per il segretario generale dell'AdSP del **Tirreno** Centrale, Matteo Paroli, questi accordi testimoniano la bontà della scelta strategica effettuata dall'**Autorità** di **Sistema**. «Possiamo affermare con certezza che ad oggi il nostro PCS è considerato come uno dei modelli più avanzati a livello nazionale. Abbiamo investito e vogliamo continuare ad investire molto nello sviluppo del TPCS, attorno al quale si è formata una vera e propria comunità di utenti. Da anni lavoriamo a stretto contatto con tutti gli stakeholder interessati, non imponendo soluzioni preconfezionate ma costruendo con loro funzionalità e servizi a valore aggiunto. La vera sfida è quella di riuscire a tradurre in soluzioni digitali idee e richieste che siano realmente rispondenti alle reali esigenze operative». Per il Presidente dell'AdSP del **Tirreno** Centrale, Andrea Annunziata, l'implementazione del PCS toscano nel **Sistema Portuale** della Campania «mostra come la cooperazione digitale tra i sistemi portuali italiani è un modello vincente, permettendo una maggiore uniformità delle procedure a livello nazionale. Il PCS è riconosciuto come il metodo più avanzato di scambio di informazioni per la comunità **portuale** nazionale. Ottimizza, gestisce, automatizza e rende più fluido l'import-export



Accordo con il Tirreno Settentrionale per utilizzare l'assetto digitale operativo dal 2012 nel porto del sistema Livorno. Dopo i positivi risultati raggiunti nel tempo, dal 2012, dall'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Settentrionale con la messa a punto dello strumento di gestione dei flussi informativi, il Tuscan Port Community System (TPCS), questo modello di digitalizzazione delle procedure portuali valica per la prima volta i confini locali sbarcando in Campania e Sardegna. Lo hanno stabilito l'AdSP toscana e le due AdSP del Mar Tirreno Centrale e della Sardegna in due appositi accordi firmati nei giorni scorsi. Il PCS ha innescato un deciso cambiamento nelle modalità di condivisione dei dati tra gli attori coinvolti (terminal, caricatori, spedizionieri, uffici istituzionali, autotrasportatori, agenti marittimi), favorendo la riduzione sostanziale dei tempi e l'efficientamento delle operazioni di importazione ed esportazione della merce. In base a questi accordi, il PCS toscano verrà messo a disposizione dei porti sardi di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa, Portovesme e Arbatax e di quelli campani di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. «Esportare il TPCS in due importanti realtà come quelle dei porti del Mar Tirreno Centrale e del Mare di Sardegna è un grande risultato per la nostra Autorità di Sistema», afferma il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, che aggiunge: «Si tratta di una soddisfazione non solo per noi, ma anche e soprattutto per il nostro Porto e per i suoi operatori, che da sempre sono parte attiva nell'evoluzione di questa fondamentale piattaforma». Per il segretario generale dell'AdSP del Tirreno Centrale, Matteo Paroli, questi accordi testimoniano la bontà della scelta strategica effettuata dall'Autorità di Sistema. «Possiamo affermare con certezza che ad oggi il nostro PCS è considerato come uno dei modelli più avanzati a livello nazionale. Abbiamo investito e vogliamo continuare

Informazioni Marittime

Livorno

portuale tramite un unico invio di dati. L'adozione del prezioso PCS toscano incrementerà la competitività **portuale** dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, rendendo più intelligente e sicuro lo scambio di informazioni tra ente pubblico e operatori portuali». «Il **Sistema** dei porti sardi passa ufficialmente ad una nuova e più evoluta fase di digitalizzazione - commenta Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - grazie alla proficua collaborazione con l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale**, estesa da oggi anche a quella degli scali campani, adottiamo un **sistema** efficiente e collaudato di Port Community System che ci consentirà, una volta adeguato alle esigenze degli otto scali di competenza, di digitalizzare, semplificare e velocizzare ulteriormente lo scambio di dati ed informazioni cruciali per le attività e le operazioni portuali. Un processo indispensabile che avvicina ulteriormente l'AdSP al proprio cluster **portuale** di riferimento ed innalza il livello di competitività dei nostri otto porti sardi». Condividi Tag digitale napoli Articoli correlati.

Messaggero Marittimo

Livorno

Grimaldi: "Livorno strategico per movimentazione merci e passeggeri tra Centro/Nord e resto del mondo"

NAPOLI Il 31 Gennaio scorso ha segnato la data ufficiale dalla quale il Terminal Darsena Toscana (Tdt) del porto di Livorno è diventato a tutti gli effetti parte del Gruppo Grimaldi con la cessione del 100% del capitale della società titolare della concessione relativa ad aree adibite alla movimentazione di merci da parte di Infracapital, Infravia ed I.L. Investimenti. Per il Gruppo la proprietà è stata suddivisa tra le due consociate: Grimaldi Euromed ha avuto una quota azionaria dell'80%, Grimaldi Deep Sea il restante 20%. Il Gruppo opera da tempo nel porto labronico e non ha mai nascosto l'importanza dello scalo nei propri traffici nazionali, come aveva ripetuto Emanuele Grimaldi anche nel corso dell'ultima intervista che ci aveva rilasciato. Con questa nuova acquisizione, il cui contratto di compravendita era già stato firmato il 30 Novembre 2023, il Gruppo stringe sempre di più i legami con il porto, la cui posizione geografica è strategica per la movimentazione sia di merci che di passeggeri tra il Centro/Nord Italia ed il resto del mondo. Le aree in gestione, 389.000 metri quadrati e 1.430 metri di banchina per l'ormeggio delle navi, permettono al Tdt di avere una posizione strategica dal punto di vista logistico, con agevoli accessi stradali e ferroviari (il terminal è collegato direttamente alla rete ferroviaria nazionale) e una capacità operativa annua di 900.000 TEU, ovvero circa 500.000 container. Ricordiamo che prima dell'acquisizione, l'operazione ha dovuto passare il nulla osta dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, l'autorizzazione dell'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato, e infine il benestare della Presidenza del Consiglio dei Ministri, che non ha esercitato il cosiddetto golden power, la facoltà di dettare specifiche condizioni all'acquisito di partecipazioni con lo scopo di salvaguardare gli assetti proprietari delle società operanti in settori reputati strategici e di interesse nazionale.



Fortezza vecchia Livorno: un'unica gestione

LIVORNO La firma necessaria per portare a compimento l'acquisizione da parte del Comune di Livorno della proprietà della Fortezza Vecchia è stata apposta stamani dal sindaco Luca Salvetti, dal presidente della Camera di Commercio Maremma e Tirreno Riccardo Breda e per l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale da Claudio Capuano. Il percorso di federalismo culturale è già stato avviato anni fa, attraverso un progetto di valorizzazione del bene che prevede una serie di riqualificazioni anche strutturali dell'edificio. Oggi la Camera di Commercio è proprietaria della parte ipogea, ovvero le gallerie della Fortezza e la firma di oggi darà la possibilità al Comune di avere il titolo giuridico e per poter lavorare anche nella parte sottostante, facendo in modo che l'AdSp continui a gestire la struttura. La cosa nasce nel 2013 quando Comune, CCIAA e AdSp firmano un protocollo di intesa per la valorizzazione del monumento, individuando le linee guida della gestione da parte dell'AdSp a cui viene affidata nello stesso anno con una concessione temporanea fino al 29 Febbraio 2024. Si arriva al 2020 e poco prima del lockdown un nuovo protocollo con la Regione Toscana per un

progetto di sviluppo culturale e turistico con l'avvio del percorso di federalismo culturale per trasferire la proprietà demaniale. Il protocollo sottoscritto apre quindi a una nuova fase per la quale i firmatari si impegnano a collaborare per assicurare una gestione unitaria con azioni coordinate e sinergiche. Tra queste (tutte le azioni da intraprendere saranno presentate nei prossimi mesi in un convegno dedicato) viene ricordato che attualmente la Fortezza non è totalmente fruibile in quanto diversi spazi sono ancora da sottoporre a consolidamento e sistemazione a seguito, ancora, dei bombardamenti durante la seconda guerra mondiale. Il percorso che ci ha portato ad oggi -ricorda Salvetti è stato lungo e articolato e quello di oggi non è un atto puramente formale ma concreto. Regione Toscana e Comune di Livorno sono impegnate sul progetto con un investimento da 6 milioni e 220 mila euro, tre dei quali sono già stati finanziati dalla Regione, il resto dalla nostra amministrazione. Oggi si conferma l'impegno di Camera di Commercio e AdSp di continuare a gestire in modo virtuoso il bene. Valorizzare la Fortezza vecchia -sottolinea il presidente Breda va visto anche in chiave turistica, considerato che dal post Covid Livorno ha visto una crescita in questo settore e che nella Fortezza si può trovare un punto importante di interesse. La Fortezza rappresenta infatti quella cerniera tra porto e città che mette in comunicazione queste due realtà: Abbiamo sempre condiviso l'obiettivo -spiega Capuano ma bisognava superare le difficoltà della gestione. La valorizzazione di cui parliamo oggi sarà accompagnata anche da altri progetti per i quali vogliamo rafforzare la collaborazione tra enti. Ad esempio quello che vede gli spazi esterni al centro di un progetto di riqualificazione e ri-acquaticità. Una gestione unitaria -ha aggiunto l'assessore al porto Barbara Bonciani è necessaria



Messaggero Marittimo

Livorno

per rispondere alle esigenze del porto e della città e procedere nel percorso che dia sempre più importanza a un monumento storico come questo. Tra le attività che già trovano sede e che dovranno continuare a operare c'è il Port center che, nella visione del sindaco dovrà rappresentare sempre di più un punto di riferimento per i crocieristi in arrivo. Qui si dovrà vivere una Livorno experience come già esiste in certe città europee, dove cioè si possa presentare la città prima di essere visitata. La Fortezza dovrà essere anche visivamente decorosa per accogliere cittadini e turisti senza dimenticare anche l'aspetto che riguarda l'accessibilità a tutti.

Il 'Porto delle donne' arriva alla Camera dei Deputati

ROMA Dal 19 al 23 febbraio, su iniziativa dell'On. Laura Boldrini la Camera dei Deputati ospiterà, presso la sala del Cenacolo, nel complesso di Vicolo Valdina, una mostra fotografica dedicata al lavoro femminile nei porti e nel comparto marittimo. La mostra è parte integrante del Progetto Il porto delle donne. Le donne nel settore portuale e marittimo, perché no? ideato dall'assessora al Porto del Comune di Livorno Barbara Bonciani e promosso dall'Amministrazione comunale labronica con lo scopo di far conoscere il lavoro svolto dalle donne in due settori strategici per il nostro Paese.

Parliamo di settori in cui la componente femminile, oltre ad essere ancora sotto rappresentata, è spesso anche invisibile, sottolinea l'assessora Bonciani. Sappiamo che il lavoro portuale, come quello marittimo sono nati storicamente maschili. Da decenni i processi di innovazione tecnologica hanno modificato l'organizzazione e la modalità di lavoro rendendo pienamente accessibili questi lavori anche alle donne. Tuttavia le donne in questi settori sono ancora poche: nel comparto marittimo non arrivano neanche al 2% della forza lavorativa mondiale, mentre nei porti costituiscono

il 16% della forza lavoro globale. Nel nostro Paese, le donne che lavorano nei porti sono l'8% della forza lavoro complessiva. Il porto di Livorno spiega ancora l'assessora al Porto Barbara Bonciani è uno dei porti che conta maggiori presenze femminili. Qui le donne costituiscono il 10% della forza lavoro complessiva, superando la media nazionale. Proprio da qui abbiamo deciso di partire per rendere visibili le lavoratrici che operano in questi comparti ad un pubblico ampio, far sentire la loro voce, la passione con cui vivono il loro lavoro, oltre alle loro capacità e competenze. Con il Progetto si è voluto altresì facilitare un dibattito costruttivo fra gli addetti ai lavori al fine di favorire tutte le azioni necessarie a rimuovere gli ostacoli, soprattutto culturali che ancora oggi limitano l'accesso lavorativo delle donne in questi settori. Il Progetto nato a Livorno ha ricevuto il plauso di molte associazioni europee e nazionali, fra cui il sindacato europeo dei Trasporti ETS, l'Associazione europea dei Porti privati Feport, l'Associazione Europea dei Porti ESPO e di altri soggetti presenti a livello europeo e nazionale. A seguito del progetto di Livorno, sono stati avviati percorsi congressuali di discussione di carattere nazionale su questo tema e il porto di Trieste ha assunto le prime lavoratrici portuali. Il Progetto si configura così come un'azione positiva per favorire una maggiore presenza delle donne nel comparto marittimo e portuale. La mostra fotografica sarà inaugurata il 19 febbraio alle 16.30 alla presenza del l'On. Laura Boldrini, del sindaco di Livorno Luca Salvetti, dell'assessora al porto del Comune di Livorno Barbara Bonciani. Sarà presente una delegazione di lavoratrici portuali e marittime.



Messaggero Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

Gas & Heat punta il porto di Piombino per un progetto sull'idrogeno liquido

PIOMBINO Il porto di Piombino potrebbe presto diventare un punto focale anche per il settore della logistica industriale legata alla transizione energetica. A segnalare questo interesse è l'azienda pisana Gas & Heat, specializzata nella progettazione, costruzione ed esportazione di sofisticati serbatoi, principalmente per il trasporto del gas. Gas & Heat infatti ha espresso l'intenzione di sbarcare a Piombino, attratta dalle opportunità offerte dal porto per la logistica industriale. Con un investimento stimato di 30 milioni di euro, l'azienda mira a insediarsi sulle nuove aree attrezzate del porto, aggiungendo un altro capitolo importante alla trasformazione economica della città. A confermare la rotta piombinese è stato l'amministratore delegato di Gas & Heat Claudio Evangelisti, anche attraverso un articolo uscito sulla cronaca locale de Il Tirreno lo scorso sabato 10 febbraio. gas Tuttavia, l'interesse per le aree portuali di Piombino non è unico, e l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale sta attualmente organizzando un processo di assegnazione ad evidenza pubblica. Gas & Heat ha già presentato pubblicamente una manifestazione di interesse, ma l'azienda sottolinea che il tempo è cruciale: L'opzione Piombino per noi è la migliore, ma il tempo dei fatti non può aspettare, ha fatto sapere l'ad. La partita si gioca anche quindi sui tempi e sulla disponibilità di aree attrezzate. L'AdSp ha stanziato 60 milioni di euro per un primo stralcio dell'opera, con l'obiettivo di mettere a gara il progetto entro la fine dell'anno o all'inizio del 2024. Le prime aree disponibili si troveranno nell'area della darsena est, con il completamento di alcune sistemazioni dei piazzali. Le prime aree che si renderanno disponibili si trovano a ridosso dell'insediamento di Piombino Industrie Marittime (Pim) ed è a questa azienda che in parte verranno assegnate, a compensazione della momentanea perdita della banchina e di spazi a terra dovuti all'insediamento della nave rigassificatrice legge nell'articolo. Inoltre, l'azienda Gas & Heat punta quindi a espandersi nel settore dell'idrogeno liquido. Questa forma di idrogeno, ottenuta attraverso l'elettrolisi dell'acqua utilizzando energia rinnovabile, può essere utilizzata per immagazzinare energia, offrendo un vantaggio ecologico significativo. La società attende quindi una risposta da Palazzo Rosciano, puntando a trasformare Piombino in una piattaforma per la produzione e spedizione di serbatoi di idrogeno a livello mondiale. L'azienda pisana vanta infatti già esperienza nel settore, avendo contribuito a realizzare il polo Gnl di Oristano, in Sardegna. Per questo progetto però, necessita di allargarsi in spazi ben più ampi rispetto a quelli a disposizione attualmente al Canale dei Navicelli.



Il Madiere, Santori lascia la presidenza: «Lunga battaglia per difendere il porto di Civitanova»

di Emanuele Pagnanini Martedì 13 Febbraio 2024, 02:35 3 Minuti di Lettura
CIVITANOVA Cambio della guardia in vista alla guida de Il Madiere , la sigla che riunisce le associazioni del diporto civitanovese. Gianni Santori non si ricandiderà alla presidenza. «È così - conferma - l'ho comunicato ufficialmente al direttivo il 29 gennaio. Un comitato di saggi sceglierà il nuovo presidente». Assemblea per il rinnovo delle cariche che è prevista giovedì. La posizione «La decisione non è un fulmine a ciel sereno - continua Santori - ma non è stata facile. La guida del Madiere in questi 6 anni mi ha impegnato in modo forte, coinvolgente e appassionante. Mi sono trovato a fare una scelta tra le due attività che attualmente seguo, il Madiere e il Gruppo di acquisto solidale "Gaia". Sono riuscito a farle coesistere ma negli ultimi mesi hanno richiesto un lavoro che non avrei potuto continuare a garantire ad un livello adeguato». Occasione giusta per tracciare un bilancio del suo mandato. «Venivamo da anni di indifferenza verso il nostro settore. Non riguardava solo la condizione materiale in cui versava il diporto ma anche il grande valore sociale rappresentato dalle 7 associazioni nautiche. Abbiamo dovuto farci conoscere e lo abbiamo fatto attraverso le molte attività sportive, culturali ricreative che abbiamo promosso. L'altro obiettivo era la sicurezza. Abbiamo difeso il porto dagli appetiti della speculazione; ricordiamo tutti la battaglia, non ancora conclusa, contro il maxi progetto che ci avrebbe cancellato. La cosa di cui vado più orgoglioso è però l'unione dei diportisti». Le iniziative Tante le iniziative per rendere "aperto" il porto come luogo principe della socialità cittadina. «All'insegna del motto "Vivi Porto" - continua - abbiamo organizzato tante iniziative: la giornata ecologica di pulizia del porto a far da apripista di ogni stagione, la partecipazione a Gustaporto, le regate del Club Vela; "Lo sgombrò d'oro", gara di pesca tra le sette associazioni; il "Palio dei Pontili", una regata classe laser che si svolge all'interno della darsena il giorno di San Marone. Infine "A pesca con mamma e papà": una festa delle famiglie che riscuote un crescente successo. Nel congedarmi voglio ringraziare, oltre a diportisti e cittadini, anche le istituzioni, Comune e Regione, con le quali abbiamo avuto un confronto costante, a volte anche duro, ma sempre improntato alla correttezza e alla lealtà». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



di Emanuele Pagnanini Martedì 13 Febbraio 2024, 02:35 3 Minuti di Lettura
CIVITANOVA Cambio della guardia in vista alla guida de Il Madiere , la sigla che riunisce le associazioni del diporto civitanovese. Gianni Santori non si ricandiderà alla presidenza. «È così - conferma - l'ho comunicato ufficialmente al direttivo il 29 gennaio. Un comitato di saggi sceglierà il nuovo presidente». Assemblea per il rinnovo delle cariche che è prevista giovedì. La posizione «La decisione non è un fulmine a ciel sereno - continua Santori - ma non è stata facile. La guida del Madiere in questi 6 anni mi ha impegnato in modo forte, coinvolgente e appassionante. Mi sono trovato a fare una scelta tra le due attività che attualmente seguo, il Madiere e il Gruppo di acquisto solidale "Gaia". Sono riuscito a farle coesistere ma negli ultimi mesi hanno richiesto un lavoro che non avrei potuto continuare a garantire ad un livello adeguato». Occasione giusta per tracciare un bilancio del suo mandato. «Venivamo da anni di indifferenza verso il nostro settore. Non riguardava solo la condizione materiale in cui versava il diporto ma anche il grande valore sociale rappresentato dalle 7 associazioni nautiche. Abbiamo dovuto farci conoscere e lo abbiamo fatto attraverso le molte attività sportive, culturali ricreative che abbiamo promosso. L'altro obiettivo era la sicurezza. Abbiamo difeso il porto dagli appetiti della speculazione; ricordiamo tutti la battaglia, non ancora conclusa, contro il maxi progetto che ci avrebbe cancellato. La cosa di cui vado più orgoglioso è però l'unione dei diportisti». Le iniziative Tante le iniziative per rendere "aperto" il porto come luogo principe della socialità cittadina. «All'insegna del motto "Vivi Porto" - continua - abbiamo organizzato tante iniziative: la giornata ecologica di pulizia del porto a far da apripista di ogni stagione, la partecipazione a Gustaporto, le regate del Club Vela; "Lo sgombrò d'oro", gara di pesca tra le sette associazioni; il "Palio dei Pontili", una regata classe laser che si svolge all'interno della

L'UNIVPM ospita il Workshop "Il mare nelle città"

Le molteplici connessioni tra **sistema** mare e ambiente urbano saranno discusse ad Ancona il prossimo 15 febbraio. Si tratta di un momento particolarmente importante dove scienza, politica e società si incontreranno in occasione del Workshop "Il mare nelle città" organizzato dall'Università Politecnica delle Marche con il Comune di Ancona all'interno del network delle città costiere Ocean Cities (OC-NET), un'iniziativa della Decade degli Oceani. Questo decennio, promosso dalle Nazioni Unite, va dal 2021 al 2030 e ha l'obiettivo di creare sinergie tra ricerca, politica e cittadini sull'importanza del mare come bene di tutti. Gli sforzi devono convergere verso un aumento delle nostre conoscenze per eliminare l'inquinamento e proteggere l'ambiente marino, riducendo le attività dannose e al contempo sviluppando tutte le attività economiche che possano portare ad un mare produttivo ma senza un suo sfruttamento insostenibile. Tra le città che aderiscono al network Ocean Cities (OC-NET) figura anche Ancona che con l'Università Politecnica delle Marche coordina il Segretariato Mediterraneo insieme a Genova e Barcellona.

"L'Ateneo è da sempre impegnato nel mettere insieme i principi di sostenibilità ambientale, economica e sociale - afferma il Rettore Prof. Gian Luca Gregori - che stanno alla base di questa iniziativa. Rendere le città permeabili al mare, vuol dire proteggere l'ambiente, garantire l'economia, aumentare la consapevolezza e la cultura verso questa ricchezza". "Dobbiamo passare dal Mare che abbiamo al Mare che vogliamo - afferma il Direttore del Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente Prof. Francesco Regoli - in questo senso la ricerca è fondamentale non solo per capire le pressioni e come tutelare l'ambiente marino, ma anche per evidenziare gli strumenti e le potenzialità di sviluppo, innovazione e benessere che derivano da un mare in salute." "Ancona è strettamente legata al mare, con il suo porto, il porticciolo turistico, le sue spiagge, il percorso da mare a mare, Portonovo - afferma il sindaco di Ancona, Daniele Silveti -. Siamo chiamati a porre l'ambiente al centro dei progetti: per lo sviluppo dello scalo dorico, per il Waterfront, armonizzando le necessità dello sviluppo dell'economia del mare con quelle della sostenibilità e fruibilità degli spazi da parte dei cittadini. Grazie alla pesca, al turismo, fino alla cantieristica, la blue economy intreccia forti rapporti con la città che rendono necessario salvaguardare la salute del nostro mare e attraverso questo anche la qualità della vita del nostro territorio". Il convegno "Il mare nelle città. Proteggere, recuperare e valorizzare il mare per salvaguardare gli ecosistemi urbani" si terrà il 15 febbraio, a partire dalle ore 9:00, nell'aula Mario Giordano nel polo Monte Dago di Ancona. Verranno trattate differenti tematiche, dall'importanza del mare per l'Amministrazione Comunale, alla biodiversità marina, la gestione Integrata delle Zone Costiere e il restauro degli habitat marini degradati. Saranno poi trattati il ruolo del Porto nel **sistema**



Le molteplici connessioni tra sistema mare e ambiente urbano saranno discusse ad il prossimo 15 febbraio. Si tratta di un momento particolarmente importante dove: politica e società si incontreranno in occasione del Workshop "Il mare nell'organizzato dall'Università Politecnica delle Marche con il Comune di Ancona all'int network delle città costiere Ocean Cities (OC-NET), un'iniziativa della Decade degli. Questo decennio, promosso dalle Nazioni Unite, va dal 2021 al 2030 e ha l'obiettivo c sinergie tra ricerca, politica e cittadini sull'importanza del mare come bene di tutti. C devono convergere verso un aumento delle nostre conoscenze per eliminare l'inquin e proteggere l'ambiente marino, riducendo le attività dannose e al contempo svilu tutte le attività economiche che possano portare ad un mare produttivo ma senza sfruttamento insostenibile. Tra le città che aderiscono al network Ocean Cities (C figura anche Ancona che con l'Università Politecnica delle Marche coordina il Segr Mediterraneo insieme a Genova e Barcellona. "L'Ateneo è da sempre impegnato nel insieme i principi di sostenibilità ambientale, economica e sociale - afferma il Rett Gian Luca Gregori - che stanno alla base di questa iniziativa. Rendere le città perm mare, vuol dire proteggere l'ambiente, garantire l'economia, aumentare la consapev la cultura verso questa ricchezza". "Dobbiamo passare dal Mare che abbiamo al M vogliamo - afferma il Direttore del Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambien Francesco Regoli - in questo senso la ricerca è fondamentale non solo per c pressioni e come tutelare l'ambiente marino, ma anche per evidenziare gli strum potenzialità di sviluppo, innovazione e benessere che derivano da un mare in: "Ancona è strettamente legata al mare, con il suo porto, il porticciolo turistico, le sue: Il percorso da mare a mare, Portonovo - afferma il sindaco di Ancona, Daniele S Siamo chiamati a porre l'ambiente al centro dei progetti: per lo sviluppo dello scalc per il Waterfront, armonizzando le necessità dello sviluppo dell'economia del m quelle della sostenibilità e fruibilità degli spazi da parte dei cittadini. Grazie alla p

mare-città, l'inquinamento e i rischi per la salute del mare e dell'uomo. Sarà infine dato spazio al tema della ricerca scientifica, delle competenze per promuovere uno sviluppo sostenibile e del turismo legato alle aree costiere.

PROGRAMMA https://www.univpm.it/Entra/Universita_Politecnica_delle_Marche_Home/Il_mare_nelle_citta - Fabio Vallarola (Comune di Ancona) Il **sistema** mare-città per l'Amministrazione Comunale - Carlo Cerrano (UNIVPM-DiSVA) L'importanza della biodiversità marina in un contesto urbano - David Piccinini (Regione Marche) Gestione Integrata delle Zone Costiere nella Regione Marche - Silvia Bianchelli (UNIVPM-DiSVA) Restauro degli habitat marini degradati: un'opportunità per il Parco del Conero e il turismo blu - Vincenzo Garofalo (**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale) Ruolo del Porto nel **sistema** mare-città - Francesco Regoli (UNIVPM-DiSVA) Inquinamento e rischi per la salute del mare e dell'uomo CoffeBreak - Luca Bolognini (CNR-IRBIM) Le sfide della ricerca per un uso sostenibile del mare e delle sue preziose risorse - Maria Serena Chiucchi (UNIVPM-DiMa) L'importanza delle competenze per promuovere uno sviluppo sostenibile - Valerio Temperini (UNIVPM-DiMa) Turismo ed economia nelle aree costiere - Berta Companys Oliva (OC-NET, ICM-CSIC) Agnese Riccardi (UNIVPM-DiSVA) Scienza e società unite nella Citizen Science - Massimiliano Pinat (CNR-IRBIM) Ricerca collaborativa per la salvaguardia dei mari

Questo è un comunicato stampa pubblicato il 12-02-2024 alle 18:03 sul giornale del 13 febbraio 2024 0 letture

Commenti.

Porto crocieristico di Isola Sacra, il consigliere Marotta: «Ci sono gravi criticità e carenze documentali»

FIUMICINO - «Ci sono gravi criticità e carenze documentali nel progetto di porto crocieristico per l'area di Isola Sacra. Non è allarmismo politico ma è quanto è stato segnalato sia dalla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, che dal Ministero della Cultura nel parere della Soprintendenza Speciale per il PNRR. Questi pareri sono segnali che non possono rimanere inascoltati. Ciò che era già stato rilevato e segnalato dalle associazioni di cittadini nel lavoro di monitoraggio continuo sul progetto della Royal Caribbean e Fiumicino Waterfront, dimostra essere sempre più evidente: il porto crocieristico non risponde ai necessari standard per essere realizzato». E' quanto si legge in un comunicato stampa firmato da Claudio Marotta, capogruppo in Consiglio regionale per Alleanza Verdi-Sinistra, che aggiunge: «Esprimo preoccupazione, in particolare, per la grave carenza riguardo l'impatto paesaggistico e ambientale e archeologico dell'opera. La Soprintendenza Speciale per il PNRR rileva che non sono stati presentati rilevamenti sufficienti riguardo agli effetti sui fondali marini e quelli sulle infrastrutture e i collegamenti dell'area. Non risulta verificata la compatibilità e conformità con gli strumenti urbanistici vigenti, come il PTPR, il Piano Regolatore Portuale e la Convenzione Urbanistica. Soprattutto, non risulta valutato l'impatto cumulativo dell'opera sul territorio insieme agli altri progetti infrastrutturali di porti, strade, ponti, viadotti e all'aeroporto, e i loro relativi completamenti. Il riferimento è al viadotto e al ponte della Scafa, alla via dell'aeroporto ed ai collegamenti con Roma, oltre che in relazione al "Porto commerciale" di Fiumicino, di competenza dell'ADSP. È urgente e necessario, poi, verificare il cumulo degli impatti causati dalla presenza ravvicinata di due moli crocieristici, oltre che del porto turistico di Ostia. Insomma, questo è un progetto privato profondamente problematico, che insiste su terreno pubblico e su cui più volte associazioni, cittadini e istituzioni hanno sollevato molte criticità e dubbi. Per questo va fermato al più presto. Il termine dato alla Fiumicino Waterfront e al Comune di Fiumicino per fornire i chiarimenti e la documentazione integrativa sta per scadere. Nel caso non venissero presentati, il progetto dovrebbe essere obbligatoriamente interrotto. Oggi abbiamo un'ulteriore dimostrazione dei limiti di questa grande opera e dei rischi che si corrono nel realizzarla. Mentre aspettiamo di veder fornite le integrazioni richieste, continueremo a tenere gli occhi puntati sull'evoluzione del progetto».



02/12/2024 19:32

FIUMICINO - «Ci sono gravi criticità e carenze documentali nel progetto di porto crocieristico per l'area di Isola Sacra. Non è allarmismo politico ma è quanto è stato segnalato sia dalla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, che dal Ministero della Cultura nel parere della Soprintendenza Speciale per il PNRR. Questi pareri sono segnali che non possono rimanere inascoltati. Ciò che era già stato rilevato e segnalato dalle associazioni di cittadini nel lavoro di monitoraggio continuo sul progetto della Royal Caribbean e Fiumicino Waterfront, dimostra essere sempre più evidente: il porto crocieristico non risponde ai necessari standard per essere realizzato». E' quanto si legge in un comunicato stampa firmato da Claudio Marotta, capogruppo in Consiglio regionale per Alleanza Verdi-Sinistra, che aggiunge: «Esprimo preoccupazione, in particolare, per la grave carenza riguardo l'impatto paesaggistico e ambientale e archeologico dell'opera. La Soprintendenza Speciale per il PNRR rileva che non sono stati presentati rilevamenti sufficienti riguardo agli effetti sui fondali marini e quelli sulle infrastrutture e i collegamenti dell'area. Non risulta verificata la compatibilità e conformità con gli strumenti urbanistici vigenti, come il PTPR, il Piano Regolatore Portuale e la Convenzione Urbanistica. Soprattutto, non risulta valutato l'impatto cumulativo dell'opera sul territorio insieme agli altri progetti infrastrutturali di porti, strade, ponti, viadotti e all'aeroporto, e i loro relativi completamenti. Il riferimento è al viadotto e al ponte della Scafa, alla via dell'aeroporto ed ai collegamenti con Roma, oltre che in relazione al "Porto commerciale" di Fiumicino, di competenza dell'ADSP. È urgente e necessario, poi, verificare il cumulo degli impatti causati dalla presenza ravvicinata di due moli crocieristici, oltre che del porto turistico di Ostia. Insomma, questo è un progetto privato profondamente problematico, che insiste su terreno pubblico e su cui più volte associazioni, cittadini e istituzioni hanno sollevato molte criticità e

Porto turistico a Fiumicino: il Mibact boccia il progetto

Niente **porto** turistico a Fiumicino. In vista del Giubileo rimane molto difficile, se non impossibile, la costruzione del **porto** per maxi navi da crociera, questo perché il ministero della Cultura per il momento ha bocciato il progetto. Il documento del Mibact evidenzia "gravi criticità e carenze documentali". Quella descritta è una specie di astronave pronta a atterrare sul tratto di costa alla foce del Tevere, senza tenere minimamente conto della tutela del paesaggio, e dell'identità culturale e della tutela ambientale del tratto di costa interessato. Il faro, i bilancioni e i trabucchi, sono tutti elementi costitutivi di un paesaggio e di un'identità che il Mibact indicano da tutelare, e che da quello messo nero su bianco per ora nel progetto verrebbero invece sostanzialmente cancellati. "Il progetto - si legge - risulta gravemente carente in termini di connessioni visive e funzionali con il comparto paesaggistico in cui si inserisce".

CivOnline

Porto turistico a Fiumicino: il Mibact boccia il progetto



02/12/2024 21:11

Niente porto turistico a Fiumicino. In vista del Giubileo rimane molto difficile, se non impossibile, la costruzione del porto per maxi navi da crociera, questo perché il ministero della Cultura per il momento ha bocciato il progetto. Il documento del Mibact evidenzia "gravi criticità e carenze documentali". Quella descritta è una specie di astronave pronta a atterrare sul tratto di costa alla foce del Tevere, senza tenere minimamente conto della tutela del paesaggio, e dell'identità culturale e della tutela ambientale del tratto di costa interessato. Il faro, i bilancioni e i trabucchi, sono tutti elementi costitutivi di un paesaggio e di un'identità che il Mibact indicano da tutelare, e che da quello messo nero su bianco per ora nel progetto verrebbero invece sostanzialmente cancellati. "Il progetto - si legge - risulta gravemente carente in termini di connessioni visive e funzionali con il comparto paesaggistico in cui si inserisce".

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto crocieristico di Isola Sacra, il consigliere Marotta: «Ci sono gravi criticità e carenze documentali»

FIUMICINO - «Ci sono gravi criticità e carenze documentali nel progetto di porto crocieristico per l'area di Isola Sacra. Non è allarmismo politico ma è quanto è stato segnalato sia dalla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, che dal ... Condividi FIUMICINO - «Ci sono gravi criticità e carenze documentali nel progetto di porto crocieristico per l'area di Isola Sacra. Non è allarmismo politico ma è quanto è stato segnalato sia dalla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, che dal Ministero della Cultura nel parere della Soprintendenza Speciale per il PNRR. Questi pareri sono segnali che non possono rimanere inascoltati. Ciò che era già stato rilevato e segnalato dalle associazioni di cittadini nel lavoro di monitoraggio continuo sul progetto della Royal Caribbean e Fiumicino Waterfront, dimostra essere sempre più evidente: il porto crocieristico non risponde ai necessari standard per essere realizzato». E' quanto si legge in un comunicato stampa firmato da Claudio Marotta, capogruppo in Consiglio regionale per Alleanza Verdi-Sinistra, che aggiunge: «Esprimo preoccupazione, in particolare, per la grave carenza riguardo l'impatto paesaggistico e ambientale e archeologico dell'opera. La Soprintendenza Speciale per il PNRR rileva che non sono stati presentati rilevamenti sufficienti riguardo agli effetti sui fondali marini e quelli sulle infrastrutture e i collegamenti dell'area. Non risulta verificata la compatibilità e conformità con gli strumenti urbanistici vigenti, come il PTPR, il Piano Regolatore Portuale e la Convenzione Urbanistica. Soprattutto, non risulta valutato l'impatto cumulativo dell'opera sul territorio insieme agli altri progetti infrastrutturali di porti, strade, ponti, viadotti e all'aeroporto, e i loro relativi completamenti. Il riferimento è al viadotto e al ponte della Scafa, alla via dell'aeroporto ed ai collegamenti con Roma, oltre che in relazione al "Porto commerciale" di Fiumicino, di competenza dell'ADSP. È urgente e necessario, poi, verificare il cumulo degli impatti causati dalla presenza ravvicinata di due moli crocieristici, oltre che del porto turistico di Ostia. Insomma, questo è un progetto privato profondamente problematico, che insiste su terreno pubblico e su cui più volte associazioni, cittadini e istituzioni hanno sollevato molte criticità e dubbi. Per questo va fermato al più presto. Il termine dato alla Fiumicino Waterfront e al Comune di Fiumicino per fornire i chiarimenti e la documentazione integrativa sta per scadere. Nel caso non venissero presentati, il progetto dovrebbe essere obbligatoriamente interrotto. Oggi abbiamo un'ulteriore dimostrazione dei limiti di questa grande opera e dei rischi che si corrono nel realizzarla. Mentre aspettiamo di veder fornite le integrazioni richieste, continueremo a tenere gli occhi puntati sull'evoluzione del progetto" Condividi.



02/12/2024 19:35

FIUMICINO - «Ci sono gravi criticità e carenze documentali nel progetto di porto crocieristico per l'area di Isola Sacra. Non è allarmismo politico ma è quanto è stato segnalato sia dalla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, che dal ... Condividi FIUMICINO - «Ci sono gravi criticità e carenze documentali nel progetto di porto crocieristico per l'area di Isola Sacra. Non è allarmismo politico ma è quanto è stato segnalato sia dalla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, che dal Ministero della Cultura nel parere della Soprintendenza Speciale per il PNRR. Questi pareri sono segnali che non possono rimanere inascoltati. Ciò che era già stato rilevato e segnalato dalle associazioni di cittadini nel lavoro di monitoraggio continuo sul progetto della Royal Caribbean e Fiumicino Waterfront, dimostra essere sempre più evidente: il porto crocieristico non risponde ai necessari standard per essere realizzato». E' quanto si legge in un comunicato stampa firmato da Claudio Marotta, capogruppo in Consiglio regionale per Alleanza Verdi-Sinistra, che aggiunge: «Esprimo preoccupazione, in particolare, per la grave carenza riguardo l'impatto paesaggistico e ambientale e archeologico dell'opera. La Soprintendenza Speciale per il PNRR rileva che non sono stati presentati rilevamenti sufficienti riguardo agli effetti sui fondali marini e quelli sulle infrastrutture e i collegamenti dell'area. Non risulta verificata la compatibilità e conformità con gli strumenti urbanistici vigenti, come il PTPR, il Piano Regolatore Portuale e la Convenzione Urbanistica. Soprattutto, non risulta valutato l'impatto cumulativo dell'opera sul territorio insieme agli altri progetti infrastrutturali di porti, strade, ponti, viadotti e all'aeroporto, e i loro relativi completamenti. Il riferimento è al viadotto e al ponte della Scafa, alla via dell'aeroporto ed ai collegamenti con Roma, oltre che in relazione al "Porto commerciale" di Fiumicino, di competenza dell'ADSP. È urgente e necessario, poi, verificare il cumulo degli impatti causati dalla presenza

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto turistico a Fiumicino: il Mibact boccia il progetto

Niente **porto** turistico a Fiumicino. In vista del Giubileo rimane molto difficile, se non impossibile, la costruzione del **porto** per maxi navi da crociera, questo perché il ministero della Cultura per il momento ha bocciato il progetto. Il documento ... Condividi Niente **porto** turistico a Fiumicino. In vista del Giubileo rimane molto difficile, se non impossibile, la costruzione del **porto** per maxi navi da crociera, questo perché il ministero della Cultura per il momento ha bocciato il progetto. Il documento del Mibact evidenzia "gravi criticità e carenze documentali". Quella descritta è una specie di astronave pronta a atterrare sul tratto di costa alla foce del Tevere, senza tenere minimamente conto della tutela del paesaggio, e dell'identità culturale e della tutela ambientale del tratto di costa interessato. Il faro, i bilancioni e i trabucchi, sono tutti elementi costitutivi di un paesaggio e di un'identità che il Mibact indicano da tutelare, e che da quello messo nero su bianco per ora nel progetto verrebbero invece sostanzialmente cancellati. "Il progetto - si legge - risulta gravemente carente in termini di connessioni visive e funzionali con il comparto paesaggistico in cui si inserisce" Condividi.



Asso Napoli

Napoli

Nauticsud, oggi De Luca agli Stati Generali della Nautica

LUNEDI' 12 ORE 15.30 - Convegno - Carenze infrastrutturali, a rischio la produzione del comparto della nautica da diporto Interviene Vincenzo De Luca Presidente Regione Campania Modera: Fabrizio Kühne - Giornalista Saluti: Maria Caputo - Consigliere Delegato Mostra d'Oltremare Enzo Varriale - Consigliere regionale Antonino della Notte - Camera di Commercio di Napoli Relatori Gennaro Amato - Presidente Afina Andrea Annunziata - Presidente ADSP.



Gazzetta di Napoli

Napoli

Al NauticSud gli Stati Generali della Nautica con De Luca e Bonaccini

Prologo agli Mostra d'Oltremare Padiglione 10 Sala E LUNEDI' 12 ORE 15.30 - Convegno - Carenze infrastrutturali, a rischio la produzione del comparto della nautica da diporto Interviene Vincenzo De Luca Presidente Regione Campania Modera: Fabrizio Kühne - Giornalista Saluti: Maria Caputo - Consigliere Delegato Mostra d'Oltremare Enzo Varriale - Consigliere regionale Antonino della Notte - Camera di Commercio di Napoli Relatori Gennaro Amato - Presidente Afina Andrea Annunziata - Presidente **ADSP** Costanzo Jannotti Pecci - Presidente Unione Industriali Napoli Ettore Rosato - Onorevole Amedeo Manzo - Presidente BCC Napoli In collegamento video Stefano Bonaccini - Presidente Regione Emilia-Romagna In "Eventi" In "Cronaca".



Il Nautilus

Napoli

De Luca: "100 milioni dei fondi di coesione e sviluppo andranno alla portualità e attracchi della nautica da diporto"

Gennaro Amato: "A marzo saremo a Roma per incontrare la premier Giorgia Meloni per parlare del rischio default, con perdite economiche e posti di lavoro, del settore nautico". **Napoli** - Arriva puntuale la promessa del presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, all'incontro con gli imprenditori della filiera nautica italiana in occasione del convegno, che si è svolto oggi al Nauticsud, dal titolo "Carenze infrastrutturali, a rischio la produzione del comparto della nautica da diporto". Saranno 100 i milioni di euro che la Regione Campania metterà a disposizione, con i fondi di coesione e sviluppo, per investimenti e aree portuali e miglioramenti degli attracchi della nautica da diporto. "Siamo di fronte ad un muro di gomma, da oltre un anno e mezzo attendiamo dal Governo lo sblocco dei fondi coesione e sviluppo per oltre 6 miliardi di euro destinati alla Regione Campania e altro un miliardo e 300 milioni per i fondi di programmazione complementare - dichiara il presidente De Luca nel suo intervento -. Pare che ora finalmente qualcosa si muova, ma questo ritardo genererà un ulteriore perdita di tempo che significa attivare i progetti con tre anni di ritardo rispetto a quanto si poteva fare. Una cosa però è certa - prosegue De Luca -, la cantieristica è una risorsa della nostra regione e così anche l'intera filiera che c'è dietro, in chiave di economia e posti di lavoro. Perciò 100 milioni di euro, dei fondi indicati, saranno destinati ad investimenti per le aree portuali e miglioramenti degli attracchi per la nautica da diporto". Soddisfatto Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica (AFINA), che ancor prima in collegamento video durante il convegno con il presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini, aveva già incassato un valido giudizio: "Quello che stiamo facendo in collaborazione con voi è importante (Salone Nautico Internazionale di Bologna, ndr), perché certamente la Campania, in particolare, ha una supremazia in questo settore che è riconosciuta da tutti. L'aver creato questo gemellaggio per noi, con i saloni di Afina, Nauticsud e Navigare, sta diventando sempre più importante". Poi, Bonaccini ha concluso dichiarando: "Avete creato le condizioni, con gli Stati Generali della Nautica dal 13 al 16 febbraio, per appuntamenti molto importanti ai quali sarà presente il Governo. L'incontro di oggi sul rischio di un gap infrastrutturale che può mettere a rischio anche la competitività del nostro Paese o dei nostri sistemi territoriali è uno degli argomenti principali perché sappiamo che il PNRR è una delle opportunità storiche irripetibili, ma tra ritardi a livello centrale e il dover rendicontare gli investimenti entro la fine del 2026, l'Italia non può permettersi di perdersi questa occasione e a me pare, sinceramente, che i ritardi più che alle regioni o ai comuni andrebbero imputate alla parte centrale dell'organizzazione dello Stato, in particolare ad alcuni ministeri". Durante l'incontro, ritornato sui problemi strutturali dei porti turistici della Campania, e di



De Luca: "100 milioni dei fondi di coesione e sviluppo andranno alla portualità e attracchi della nautica da diporto"

STATI GENERALI DELLA NAUTICA DA DIPORTO
13 AL 16 FEBBRAIO 2024

02/12/2024 19:04

Gennaro Amato: "A marzo saremo a Roma per incontrare la premier Giorgia Meloni per parlare del rischio default, con perdite economiche e posti di lavoro, del settore nautico". Napoli - Arriva puntuale la promessa del presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, all'incontro con gli imprenditori della filiera nautica italiana in occasione del convegno, che si è svolto oggi al Nauticsud, dal titolo "Carenze infrastrutturali, a rischio la produzione del comparto della nautica da diporto". Saranno 100 i milioni di euro che la Regione Campania metterà a disposizione, con i fondi di coesione e sviluppo, per investimenti e aree portuali e miglioramenti degli attracchi della nautica da diporto. "Siamo di fronte ad un muro di gomma, da oltre un anno e mezzo attendiamo dal Governo lo sblocco dei fondi coesione e sviluppo per oltre 6 miliardi di euro destinati alla Regione Campania e altro un miliardo e 300 milioni per i fondi di programmazione complementare - dichiara il presidente De Luca nel suo intervento -. Pare che ora finalmente qualcosa si muova, ma questo ritardo genererà un ulteriore perdita di tempo che significa attivare i progetti con tre anni di ritardo rispetto a quanto si poteva fare. Una cosa però è certa - prosegue De Luca -, la cantieristica è una risorsa della nostra regione e così anche l'intera filiera che c'è dietro, in chiave di economia e posti di lavoro. Perciò 100 milioni di euro, dei fondi indicati, saranno destinati ad investimenti per le aree portuali e miglioramenti degli attracchi per la nautica da diporto". Soddisfatto Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica (AFINA), che ancor prima in collegamento video durante il convegno con il presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini, aveva già incassato un valido giudizio: "Quello che stiamo facendo in collaborazione con voi è importante (Salone Nautico Internazionale di Bologna, ndr), perché certamente la Campania, in particolare, ha una supremazia in questo settore che è riconosciuta da tutti. L'aver

Il Nautilus

Napoli

Napoli in particolare, De Luca ha poi affermato: "Oggi esiste una situazione interessante, che può consentire un'azione di tutte le forze politiche, private, imprenditoriali e degli istituti di credito, per raggiungere obiettivi validi che consentano al settore nautico di completare i progetti migliorativi che ho già messo in atto nel 2018 e che devono essere terminati e implementati in nuove strutture". Intanto da domani Afina ospita gli Stati Generali della Nautica da Diporto alla Mostra d'Oltremare, che si apriranno alle 15.30 con il ministro Nello Musumeci, mercoledì sarà la volta del ministro Daniela Santanchè e venerdì chiuderà i confronti il ministro Adolfo Urso. "Credo che Afina abbia messo in campo tutti gli sforzi possibili per invertire la rotta di una situazione critica - ha dichiarato Gennaro Amato - che rischia di far capitolare la nautica da diporto italiana. Al termine di questo ciclo di confronti saremo a Roma, dal premier Meloni, per ratificare le necessità e confrontarci con il Governo per trovare modalità risolutive a questo stato dell'arte. Senza porti si ferma la produttività, con la perdita di diversi milioni di euro, e posti di lavoro, con oltre 8.000 licenziamenti nel solo segmento produttivo di imbarcazioni. Se si aggiungono i danni della filiera allora si parla di default del settore". Domani, martedì 13 nel padiglione 10 sala E del Nauticsud alla Mostra d'Oltremare, intervento alle 15.30 del ministro Nello Musumeci sul tema: "Porti turistici e aree marine protette - strumenti economici di rilancio per la nautica da diporto".

Nautica da diporto, carenze infrastrutturali: oggi De Luca agli Stati generali del settore

"Carenze infrastrutturali, a rischio la produzione del comparto della nautica da diporto": è il titolo del convegno che si svolge oggi, lunedì 12, alle ore 15,30, nella sala E del padiglione 10 della Mostra d'Oltremare. Interviene Vincenzo De Luca, presidente della Regione Campania. Modera Fabrizio Kühne. Dopo i saluti di Maria Caputo, consigliere delegato della Mostra d'Oltremare; Enzo Varriale, consigliere regionale e Antonino della Notte, camera di commercio di Napoli, intervengono Gennaro Amato, presidente Afina; Andrea Annunziata, presidente Adsp, Costanzo Jannotti Pecci, presidente dell'Unione Industriali di Napoli, Costanzo Jannotti Pecci Ettore Rosato, deputato di Azione e Amedeo Manzo, presidente di Bcc Napoli. In collegamento video Stefano Bonaccini, presidente della Regione Emilia-Romagna.



Informatore Navale

Napoli

Convegno AFINA - De Luca: "100 milioni dei fondi di coesione e sviluppo andranno alla portualità e attracchi della nautica da diporto"

Gennaro Amato: "A marzo saremo a Roma per incontrare la premier Giorgia Meloni per parlare del rischio default, con perdite economiche e posti di lavoro, del settore nautico" Arriva puntuale la promessa del presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, all'incontro con gli imprenditori della filiera nautica italiana in occasione del convegno, che si è svolto oggi al Nauticsud, dal titolo "Carenze infrastrutturali, a rischio la produzione del comparto della nautica da diporto" **Napoli**, 12 febbraio 2024 - Saranno 100 i

milioni di euro che la Regione Campania metterà a disposizione, con i fondi di coesione e sviluppo, per investimenti e aree portuali e miglioramenti degli attracchi della nautica da diporto. " Siamo di fronte ad un muro di gomma, da oltre un anno e mezzo attendiamo dal Governo lo sblocco dei fondi coesione e sviluppo per oltre 6 miliardi di euro destinati alla Regione Campania e altro un miliardo e 300 milioni per i fondi di programmazione complementare - dichiara il presidente De Luca nel suo intervento -. Pare che ora finalmente qualcosa si muova, ma questo ritardo genererà un ulteriore perdita di tempo che significa attivare i progetti con tre anni di ritardo rispetto a quanto si

poteva fare. Una cosa però è certa - prosegue De Luca -, la cantieristica è una risorsa della nostra regione e così anche l'intera filiera che c'è dietro, in chiave di economia e posti di lavoro. Perciò 100 milioni di euro, dei fondi indicati, saranno destinati ad investimenti per le aree portuali e miglioramenti degli attracchi per la nautica da diporto ". Soddisfatto Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica (AFINA), che ancor prima in collegamento video durante il convegno con il presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini, aveva già incassato un valido giudizio: " Quello che stiamo facendo in collaborazione con voi è importante (Salone Nautico Internazionale di Bologna, ndr), perché certamente la Campania, in particolare, ha una supremazia in questo settore che è riconosciuta da tutti. L'aver creato questo gemellaggio per noi, con i saloni di Afina, Nauticsud e Navigare, sta diventando sempre più importante ". Poi, Bonaccini ha concluso dichiarando: " Avete creato le condizioni, con gli Stati Generali della Nautica dal 13 al 16 febbraio, per appuntamenti molto importanti ai quali sarà presente il Governo. L'incontro di oggi sul rischio di un gap infrastrutturale che può mettere a rischio anche la competitività del nostro Paese o dei nostri sistemi territoriali è uno degli argomenti principali perché sappiamo che il PNRR è una delle opportunità storiche irripetibili, ma tra ritardi a livello centrale e il dover rendicontare gli investimenti entro la fine del 2026, l'Italia non può permettersi di perdersi questa occasione e a me pare, sinceramente, che i ritardi più che alle regioni o ai comuni andrebbero imputate alla parte centrale dell'organizzazione dello Stato, in particolare ad alcuni ministeri ". Durante l'incontro, ritornato sui problemi strutturali dei porti turistici della Campania, e di



02/12/2024 19:14

Gennaro Amato: "A marzo saremo a Roma per incontrare la premier Giorgia Meloni per parlare del rischio default, con perdite economiche e posti di lavoro, del settore nautico" Arriva puntuale la promessa del presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, all'incontro con gli imprenditori della filiera nautica italiana in occasione del convegno, che si è svolto oggi al Nauticsud, dal titolo "Carenze infrastrutturali, a rischio la produzione del comparto della nautica da diporto" Napoli, 12 febbraio 2024 - Saranno 100 i milioni di euro che la Regione Campania metterà a disposizione, con i fondi di coesione e sviluppo, per investimenti e aree portuali e miglioramenti degli attracchi della nautica da diporto. " Siamo di fronte ad un muro di gomma, da oltre un anno e mezzo attendiamo dal Governo lo sblocco dei fondi coesione e sviluppo per oltre 6 miliardi di euro destinati alla Regione Campania e altro un miliardo e 300 milioni per i fondi di programmazione complementare - dichiara il presidente De Luca nel suo intervento -. Pare che ora finalmente qualcosa si muova, ma questo ritardo genererà un ulteriore perdita di tempo che significa attivare i progetti con tre anni di ritardo rispetto a quanto si poteva fare. Una cosa però è certa - prosegue De Luca -, la cantieristica è una risorsa della nostra regione e così anche l'intera filiera che c'è dietro, in chiave di economia e posti di lavoro. Perciò 100 milioni di euro, dei fondi indicati, saranno destinati ad investimenti per le aree portuali e miglioramenti degli attracchi per la nautica da diporto ". Soddisfatto Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica (AFINA), che ancor prima in collegamento video durante il convegno con il presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini, aveva già incassato un valido giudizio: " Quello che stiamo facendo in collaborazione con voi è importante (Salone Nautico Internazionale di Bologna, ndr), perché certamente la Campania, in particolare, ha una supremazia in questo settore che è riconosciuta da tutti. L'aver creato questo gemellaggio per noi, con i saloni di Afina, Nauticsud e Navigare, sta diventando sempre più importante ". Poi, Bonaccini ha concluso dichiarando: " Avete creato le condizioni, con gli Stati Generali della Nautica dal 13 al 16 febbraio, per appuntamenti molto importanti ai quali sarà presente il Governo. L'incontro di oggi sul rischio di un gap infrastrutturale che può mettere a rischio anche la competitività del nostro Paese o dei nostri sistemi territoriali è uno degli argomenti principali perché sappiamo che il PNRR è una delle opportunità storiche irripetibili, ma tra ritardi a livello centrale e il dover rendicontare gli investimenti entro la fine del 2026, l'Italia non può permettersi di perdersi questa occasione e a me pare, sinceramente, che i ritardi più che alle regioni o ai comuni andrebbero imputate alla parte centrale dell'organizzazione dello Stato, in particolare ad alcuni ministeri ". Durante l'incontro, ritornato sui problemi strutturali dei porti turistici della Campania, e di

Informatore Navale

Napoli

Napoli in particolare, De Luca ha poi affermato: " Oggi esiste una situazione interessante, che può consentire un'azione di tutte le forze politiche, private, imprenditoriali e degli istituti di credito, per raggiungere obiettivi validi che consentano al settore nautico di completare i progetti migliorativi che ho già messo in atto nel 2018 e che devono essere terminati e implementati in nuove strutture ". Intanto da domani Afina ospita gli Stati Generali della Nautica da Diporto alla Mostra d'Oltremare, che si apriranno alle 15.30 con il ministro Nello Musumeci, mercoledì sarà la volta del ministro Daniela Santanchè e venerdì chiuderà i confronti il ministro Adolfo Urso. " Credo che Afina abbia messo in campo tutti gli sforzi possibili per invertire la rotta di una situazione critica - ha dichiarato Gennaro Amato - che rischia di far capitolare la nautica da diporto italiana. Al termine di questo ciclo di confronti saremo a Roma, dal premier Meloni, per ratificare le necessità e confrontarci con il Governo per trovare modalità risolutive a questo stato dell'arte. Senza porti si ferma la produttività, con la perdita di diversi milioni di euro, e posti di lavoro, con oltre 8.000 licenziamenti nel solo segmento produttivo di imbarcazioni. Se si aggiungono i danni della filiera allora si parla di default del settore ".

Sea Reporter

Napoli

Gaetano Manfredi: "Napoli ha bisogno di posti barca"

Feb 13, 2024 al 50° Nauticsud il Sindaco conferma l'impegno del Comune Gennaro Amato : "La nautica da diporto cresce a dispetto delle disponibilità di ormeggio. Così il comparto andrà in default con perdite economiche e posti di lavoro" Napoli - " Napoli ha bisogno di posti barca. Questo è il momento idoneo perché ci sono le condizioni per lavorare tra pubblico e privato. " Ha esordito così il sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, questa mattina, dopo il taglio del nastro inaugurale, al convegno di presentazione del 50° Nauticsud. " Abbiamo i siti e le opportunità per procedere sia nella zona di Napoli est, sia a Nisida, ma dobbiamo partire da Mergellina. Ci sono le condizioni perché Napoli - ha proseguito Manfredi - e il mare ricostituiscano un legame per troppo tempo interrotto. La blue economy è una strada straordinaria che la nostra città non può perdere, dovendo tenere presente sia la portualità da diporto, e quindi il turismo nautico diportistico, la ecosostenibilità e la compatibilità delle infrastrutture. Il Nauticsud, giunto al suo 50° compleanno, rappresenta un momento importante per fare il punto, anche con il Governo che sarà presente con 3 ministri agli Stati Generali della Nautica in programma qui a Napoli in settimana prossima, e puntare a migliorare il futuro della nautica da diporto ". Parlano da soli i dati del 50° Nauticsud: 600 barche esposte, oltre 800 brand rappresentati lungo i 53mila metri quadri espositivi, e il presidente di Afina Gennaro Amato, organizzatore della manifestazione con Mostra d'Oltremare, non può che essere soddisfatto del lavoro svolto e delle parole del Primo cittadino: " Le rassicurazioni e le volontà del sindaco Manfredi ci confortano, perché i numeri della nautica da diporto crescono a dispetto delle disponibilità di ormeggio che rischiano di far andare in default il comparto con ingenti perdite economiche e posti di lavoro. Bisogna - ha concluso Amato - stringere i tempi e passare dalle parole ai fatti e noi, con anche l'Unione Industriali Napoli, con cui abbiamo definito un patto di collaborazione, siamo pronti a passare alle operatività ". Pieno sostegno anche da Autorità Portuale: " Napoli necessita di posti barca è certo - ha affermato il presidente di ASDP del Tirreno centrale, **Andrea Annunziata** -, ma tutti devono dare il loro contributo. L'accordo con il Comune e il Genio ci facilita, ora serve condivisione con Regione e Governo che devono dare risposte attuative ". Toccherà, dunque, al presidente della Regione Campania, che interverrà al Nauticsud lunedì 12 alle ore 15.30, indicare la sua adesione a questa accelerazione infrastrutturale richiesta da più parti, poi da mercoledì a venerdì saranno il ministro Musumeci, Santanchè e Urso a definire l'impegno di Governo. " Napoli è ferma ai posti barca degli anni 2000. Nulla è cambiato se non il numero delle imbarcazioni da diporto che in 20 anni è cresciuto in maniera esponenziale - ha dichiarato il professor Mario Calabrese, ordinario costruzioni marittime della Federico II e membro del comitato ASDP - esistono



Feb 13, 2024 al 50° Nauticsud il Sindaco conferma l'impegno del Comune Gennaro Amato : "La nautica da diporto cresce a dispetto delle disponibilità di ormeggio. Così il comparto andrà in default con perdite economiche e posti di lavoro" Napoli - " Napoli ha bisogno di posti barca. Questo è il momento idoneo perché ci sono le condizioni per lavorare tra pubblico e privato. " Ha esordito così il sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, questa mattina, dopo il taglio del nastro inaugurale, al convegno di presentazione del 50° Nauticsud. " Abbiamo i siti e le opportunità per procedere sia nella zona di Napoli est, sia a Nisida, ma dobbiamo partire da Mergellina. Ci sono le condizioni perché Napoli - ha proseguito Manfredi - e il mare ricostituiscano un legame per troppo tempo interrotto. La blue economy è una strada straordinaria che la nostra città non può perdere, dovendo tenere presente sia la portualità da diporto, e quindi il turismo nautico diportistico, la ecosostenibilità e la compatibilità delle infrastrutture. Il Nauticsud, giunto al suo 50° compleanno, rappresenta un momento importante per fare il punto, anche con il Governo che sarà presente con 3 ministri agli Stati Generali della Nautica in programma qui a Napoli in settimana prossima, e puntare a migliorare il futuro della nautica da diporto ". Parlano da soli i dati del 50° Nauticsud: 600 barche esposte, oltre 800 brand rappresentati lungo i 53mila metri quadri espositivi, e il presidente di Afina Gennaro Amato, organizzatore della manifestazione con Mostra d'Oltremare, non può che essere soddisfatto del lavoro svolto e delle parole del Primo cittadino: " Le rassicurazioni e le volontà del sindaco Manfredi ci confortano, perché i numeri della nautica da diporto crescono a dispetto delle disponibilità di ormeggio che rischiano di far andare in default il comparto con ingenti perdite economiche e posti di lavoro. Bisogna - ha concluso Amato - stringere i tempi e passare dalle parole ai fatti e noi, con anche l'Unione Industriali Napoli, con cui abbiamo definito un patto di collaborazione, siamo pronti a passare alle operatività ". Pieno sostegno anche da Autorità Portuale: " Napoli necessita di posti barca è certo - ha affermato il presidente di ASDP del Tirreno centrale, **Andrea Annunziata** -, ma tutti devono dare il loro contributo. L'accordo con il Comune e il Genio ci facilita, ora serve condivisione con Regione e Governo che devono dare risposte attuative ". Toccherà, dunque, al presidente della Regione Campania, che interverrà al Nauticsud lunedì 12 alle ore 15.30, indicare la sua adesione a questa accelerazione infrastrutturale richiesta da più parti, poi da mercoledì a venerdì saranno il ministro Musumeci, Santanchè e Urso a definire l'impegno di Governo. " Napoli è ferma ai posti barca degli anni 2000. Nulla è cambiato se non il numero delle imbarcazioni da diporto che in 20 anni è cresciuto in maniera esponenziale - ha dichiarato il professor Mario Calabrese, ordinario costruzioni marittime della Federico II e membro del comitato ASDP - esistono

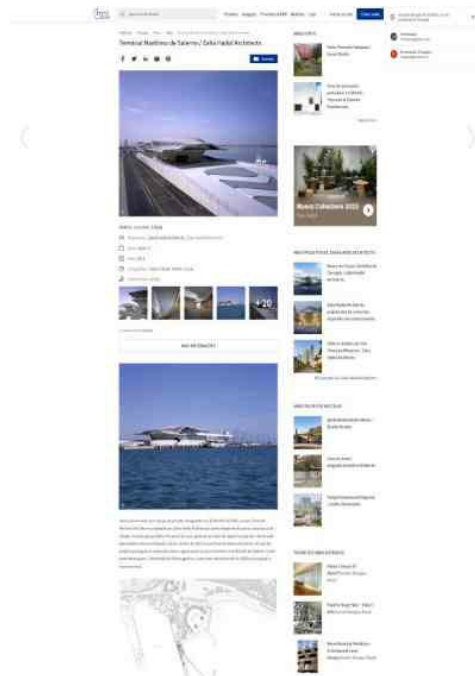
Sea Reporter

Napoli

le opportunità oggi e vanno colte ". Amedeo Manzo, presidente BCC Napoli ha ribadito: " ICCREA, la nostra struttura di project financing, è pronta a investire sulle tre opportunità di costruzione indicate a Mergellina, Nisida e ovunque l'Amministrazione comunale intenda procedere, siamo al fianco di Afina per il porto di Mergellina e ai costruttori che richiedono finanziamenti per le loro aziende. Ma anche a chi vuole comprare una barca con linee di credito per l'acquisto ".

Terminal Marítimo de Salerno / Zaha Hadid Architects

+ 20 Descrição enviada pela equipe de projeto. Inaugurado em 25 de abril de 2016, o novo Terminal Marítimo de **Salerno** projetado por Zaha Hadid Architects é parte integrante do plano urbanístico da cidade. Iniciado pelo prefeito Vincenzo De Luca, agora governador da região Campania, e terminado pelo prefeito Vincenzo Napoli, o plano diretor de 1993 trouxe focos de desenvolvimento através de projetos e programas essenciais para a regeneração social, econômica e ambiental de **Salerno**. Como parte deste plano, Zaha Hadid Architects ganhou o concurso internacional em 2000 para projetar o novo terminal. Localizado no cais público que se estende até o **porto** de **Salerno** e da marina, o novo terminal marítimo gera uma continuidade na relação da cidade com o mar e estabelece novas ligações; conectando ricas tradições marítimas de **Salerno** com seu tecido urbano histórico e para além das colinas que emolduram a cidade. Como uma ostra, uma casca assimétrica protege os elementos suaves do interior; abrigando passageiros do intenso sol do Mediterrâneo durante a temporada turística. O novo terminal marítimo é composto por três componentes interligados principais: escritórios administrativos de controle de fronteiras e companhias de navegação, o terminal de balsas internacionais e navios de cruzeiro ao redor do mundo e o terminal para balsas locais e regionais. O cais gentilmente se eleva conforme os passageiros se aproximam do terminal ao chegarem da cidade, o caminho se inclina gradualmente através de rampas para levar ao nível mais alto de embarque de grandes navios e balsas. O arranjo interior do terminal orienta e conduz os passageiros através de uma sequência de espaços interiores que correm um para o outro e estão organizados em torno de pontos focais, como o restaurante e a sala de espera. Os passageiros de balsas locais e regionais se movem através do terminal rapidamente, entram pelo térreo e sobem através de rampas para chegar à entrada superior e os navios. Os passageiros que viajam em balsas internacionais e navios de cruzeiro são guiados sem problemas através do check-in, segurança e controles aduaneiros para o navio. À noite, o brilho do terminal perto da entrada do **porto** agirá como um farol para o **porto**, saudando os visitantes. O novo terminal opera, tanto funcional e visualmente, como uma transição suave entre a terra e o mar; uma formação de terra costeira que medeia entre sólido e líquido. Dos seus terraços e janelas, o terminal oferece vistas espetaculares sobre a Costa Amalfitana, o Golfo de **Salerno** e Cilento. Positano, Capri, Paestum e Pompeia, também estão próximos. O novo terminal melhorará a acessibilidade e experiência para os visitantes das renomadas atrações culturais e naturais da região. O novo Terminal Marítimo de **Salerno** permitirá que o **porto** de **Salerno** aumente o fluxo de balsas e navios de cruzeiro em 500.000 passageiros adicionais por ano, o que criaria até 2.000 novos postos de trabalho no setor de hotéis da cidade, serviços e comércio.



Cronache Della Campania

Salerno

Taglio corse marittime in Costiera Amalfitana: disagi per pendolari e turisti

La società di trasporto marittimo Tra.Vel.Mar. Srl ha annunciato il taglio delle corse in Costiera Amalfitana a partire da oggi. La decisione è stata presa a seguito dell'ordinanza n. 9/2024 della Capitaneria di **Porto** di **Salerno**, che limita il numero di accosti nei porti e nei punti di approdo della Costiera per ragioni di sicurezza. La Tra.Vel.Mar. è l'unica società a garantire collegamenti marittimi anche d'inverno e svolge anche una funzione di trasporto pubblico locale alternativo a quello su gomma, che è già problematico a causa delle strade strette e tortuose. Il taglio delle corse avrà un impatto significativo sui pendolari e sui turisti che utilizzano i traghetti per spostarsi lungo la Costiera. Le maggiori difficoltà per la società sono rappresentate dall'impossibilità di fare scalo nel **porto** turistico di Maiori, dato che l'ordinanza limita la lunghezza massima delle imbarcazioni da trasporto passeggeri a 23 metri, mentre le due unità con cui opera la Tra.Vel.Mar. la superano. La società aveva chiesto una deroga per consentire la prosecuzione del servizio nel periodo invernale, ma la richiesta è stata respinta. Sono in corso tavoli di concertazione per trovare una soluzione al problema. L'Autorità Marittima di Maiori ha elevato un verbale di contestazione di infrazione al comandante del traghetto Polaris per il mancato rispetto della nuova ordinanza. Andrea Gambardella, amministratore delegato della Tra.Vel.Mar., ha dichiarato che le limitazioni imposte dall'Autorità Marittima minacciano la programmazione dei servizi marittimi e la mobilità turistica garantita nel corso degli ultimi decenni. Gambardella ha chiesto l'istituzione di tavoli tecnici in Regione Campania per trovare una soluzione al problema.



Costiera Amalfitana, Travelmar comunica la riduzione delle corse dei traghetti

La comunicazione è già stata inviata alla Regione Campania - settore Trasporti e ai sindaci della Costiera. Le maggiori difficoltà per Andrea Gambardella, ad della società, sono rappresentate dall'impossibilità di fare scalo nel **porto** turistico di Maiori, dato che l'ordinanza riduce la lunghezza massima delle imbarcazioni da trasporto passeggeri che possono operare in quello scalo a un massimo di 23 metri e le due unità con cui opera la superano. Era stata avanzata richiesta di deroga per consentire la prosecuzione del servizio nel periodo invernale, e ci sono tavoli di concertazione, con un prossimo incontro in prefettura a Salerno previsto nella prossima settimana. L'autorità marittima di Maiori ha rilasciato parere sfavorevole elevando, lo scorso 9 febbraio, un verbale di contestazione di infrazione al comandante del Polaris di duemila euro per il mancato rispetto della nuova ordinanza vigente. "Le limitazioni imposte dall'Autorità Marittima minano in maniera irreversibile la programmazione dei servizi marittimi programmati ed autorizzati per la stagione 2024, con una inevitabile ricaduta sul livello occupazionale e sulla mobilità turistica garantita nel corso degli ultimi decenni", dice Gambardella, che chiede "idonei tavoli tecnici in Regione Campania".



Il porto di Bari accelera sul trasporto intermodale

Nei giorni scorsi, la ditta Fenix Consorzio Stabile S.C.A.R.L. ha concluso e consegnato all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) i lavori relativi alla realizzazione di tre attraversamenti gommati sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est, nel **porto** di Brindisi, finalizzati ad agevolare il collegamento tra il fascio dei binari, il piazzale e le banchine. I dispositivi, noti anche come gommati per binari, sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie. Tramite la realizzazione dei tre attraversamenti carrabili, che hanno un interasse di circa 100 metri e una larghezza di 10 metri, saranno migliorate notevolmente funzionalità e sicurezza nell'utilizzo del piazzale di Costa Morena Est, la cui parte più interna risultava maggiormente isolata rispetto agli accosti di Testata Nord e di banchina Est per la presenza della vasca di colmata e del fascio di binari che si sviluppa in senso longitudinale rispetto allo sporgente. I tre attraversamenti, oltre a implementare operatività e sicurezza, mirano a risolvere, anche, quei fenomeni di congestione che spesso si registrano durante le operazioni portuali sulle aree retrostanti delle banchine. Ciascuno dei tre dispositivi è costituito da moduli in gomma, vulcanizzata piena (piastre), collegati tra loro per creare un passaggio di area. Il sistema modulare è composto da piatti singoli in gomma, uniti mediante elementi di fissaggio per garantire il passaggio a raso, da una parte all'altra dello sporgente di Costa Morena Est, di mezzi pesanti, persino delle imponenti gru portuali. Nel corso dell'intervento, che ha avuto un costo complessivo di 815 mila euro, sono stati effettuati anche lavori migliorativi e manutentivi dell'intera infrastruttura. Per garantire, infatti, standard di sicurezza adeguati, sono stati sostituiti sia alcune traverse, sia numerosi traversoni in legno ubicati in corrispondenza di alcuni deviatori che risultavano ammalorati. Inoltre, è stata effettuata una revisione di tutti gli scambi e dei tratti di binario con curve di raggio ridotto. L'impatto sulla gestione del flusso merci sarà rilevante - commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Questo intervento, infatti, apporterà un sensibile miglioramento all'operatività di piazzali e banchine, agevolando notevolmente quello che è considerato il futuro della logistica: il trasporto intermodale, un approccio integrato ed efficiente in grado di avvalersi di tutte le diverse modalità di trasporto disponibili per ottimizzare le operazioni, migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto e rendere le connessioni sempre più sostenibili, sicure e veloci. Questo intervento - conclude il Presidente - è il frutto di un virtuoso percorso di dialogo e di confronto che abbiamo avviato con gli operatori e con il cluster marittimo brindisino. Gli incontri ci hanno consentito di individuare bisogni e potenzialità, programmare gli interventi e agire tempestivamente con un'azione



Port News

Bari

considerevole, finalizzata a rendere l'infrastruttura portuale ancora più performante e integrata. Lo snodo ferroviario di Costa Morena Est riveste un'importanza strategica e funzionale notevole per tutte le attività del porto, in quanto è al servizio sia delle cosiddette autostrade del mare, sia della vasta ed operosa zona industriale di Brindisi. L'intero raccordo ferroviario portuale di Brindisi, fatta esclusione per i due binari lato sud del fascio di presa e consegna, è in esercizio e su di esso vengono effettuate le operazioni di carico materiali da autocarri su carri ferroviari, per le cui manovre l'AdSPMAM ha rilasciato una concessione di servizi a Mercitalia S.p.A..

Brindisi Report

Brindisi

Costa Morena Est: completati tre attraversamenti in gomma su raccordo ferroviario

Il nuovo collegamento tra binari, piazzale e banchine ha l'obiettivo di rendere le operazioni portuali più funzionali, efficienti e sicure. Ciascuno dei dispositivi è costituito da moduli in gomma, vulcanizzata piena (piastre), collegati tra loro per creare un passaggio di area. Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by BRINDISI - Nei giorni scorsi, la ditta Fenix Consorzio Stabile Scarl ha concluso e consegnato all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale (Adspmam) i lavori relativi alla realizzazione di tre attraversamenti gommati sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, finalizzati ad agevolare il collegamento tra il fascio dei binari, il piazzale e le banchine. I dispositivi, noti anche come "gommati per binari", sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie. Tramite la realizzazione dei tre attraversamenti carrabili, che hanno un interasse di circa 100 metri e una larghezza di 10 metri, saranno migliorate funzionalità e sicurezza nell'utilizzo del piazzale di Costa Morena Est, la cui parte più interna risultava maggiormente isolata rispetto agli accosti di Testata Nord e di banchina Est per la presenza della vasca di colmata e del fascio di binari che si sviluppa in senso longitudinale rispetto allo sporgente. I tre attraversamenti, oltre a implementare operatività e sicurezza, mirano a risolvere, anche, quei fenomeni di congestione che spesso si registrano durante le operazioni portuali sulle aree retrostanti delle banchine. Ciascuno dei tre dispositivi è costituito da moduli in gomma, vulcanizzata piena (piastre), collegati tra loro per creare un passaggio di area. Il sistema modulare è composto da piatti singoli in gomma, uniti mediante elementi di fissaggio per garantire il passaggio a raso, da una parte all'altra dello sporgente di Costa Morena Est, di mezzi pesanti, persino delle imponenti gru portuali. Nel corso dell'intervento, che ha avuto un costo complessivo di 815mila euro, sono stati effettuati anche lavori migliorativi e manutentivi dell'intera infrastruttura. Per garantire, infatti, standard di sicurezza adeguati, sono stati sostituiti sia alcune traverse, sia numerosi traversoni in legno ubicati in corrispondenza di alcuni deviatori che risultavano ammalorati. Inoltre, è stata effettuata una revisione di tutti gli scambi e dei tratti di binario con curve di raggio ridotto. "L'impatto sulla gestione del flusso merci sarà rilevante - commenta il presidente di Adspmam Ugo Patroni Griffi -. Questo intervento, infatti, apporterà un sensibile miglioramento all'operatività di piazzali e banchine, agevolando notevolmente quello che è considerato il futuro della logistica: il trasporto intermodale, un approccio integrato ed efficiente in grado di avvalersi di tutte le diverse modalità di trasporto disponibili per ottimizzare le operazioni, migliorare



Il nuovo collegamento tra binari, piazzale e banchine ha l'obiettivo di rendere le operazioni portuali più funzionali, efficienti e sicure. Ciascuno dei dispositivi è costituito da moduli in gomma, vulcanizzata piena (piastre), collegati tra loro per creare un passaggio di area. Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by BRINDISI - Nei giorni scorsi, la ditta Fenix Consorzio Stabile Scarl ha concluso e consegnato all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale (Adspmam) i lavori relativi alla realizzazione di tre attraversamenti gommati sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, finalizzati ad agevolare il collegamento tra il fascio dei binari, il piazzale e le banchine. I dispositivi, noti anche come "gommati per binari", sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie. Tramite la realizzazione dei tre attraversamenti carrabili, che hanno un interasse di circa 100 metri e una larghezza di 10 metri, saranno migliorate funzionalità e sicurezza nell'utilizzo del piazzale di Costa Morena Est, la cui parte più interna risultava maggiormente isolata rispetto agli accosti di Testata Nord e di banchina Est per la presenza della vasca di colmata e del fascio di binari che si sviluppa in senso longitudinale rispetto allo sporgente. I tre attraversamenti, oltre a implementare operatività e sicurezza, mirano a risolvere, anche, quei fenomeni di congestione che spesso si registrano durante le operazioni portuali sulle aree retrostanti delle banchine. Ciascuno dei tre dispositivi è costituito da moduli in gomma, vulcanizzata piena (piastre), collegati tra loro per creare un

Brindisi Report

Brindisi

l'efficienza complessiva del **sistema** di trasporto e rendere le connessioni sempre più sostenibili, sicure e veloci. Questo intervento- conclude il Presidente- è il frutto di un virtuoso percorso di dialogo e di confronto che abbiamo avviato con gli operatori e con il cluster marittimo brindisino. Gli incontri ci hanno consentito di individuare bisogni e potenzialità, programmare gli interventi e agire tempestivamente con un'azione considerevole, finalizzata a rendere l'infrastruttura **portuale** ancora più performante e integrata". L'intero raccordo ferroviario **portuale** di Brindisi, fatta esclusione per i due binari lato sud del fascio di presa e consegna, è in esercizio e su di esso vengono effettuate le operazioni di carico materiali da autocarri su carri ferroviari, per le cui manovre l' Adspmam ha rilasciato una concessione di servizi a Mercitalia Spa. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#).

Brindisi Report

Brindisi

Ocean Viking: "Chiediamo il rilascio immediato della nave così può tornare a salvare vite"

Riceviamo e pubblichiamo una nota di associazioni, comitati, sindacati, gruppi, collettivi e altro sul fermo amministrativo della nave di Sos Mediterranée. Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Riceviamo e pubblichiamo una nota di Anpi Brindisi, Arci Brindisi, Arci Puglia, Associazione Malikura Yiriwa Ton, Casa Betania, Cgil Brindisi, Comunità Africana di Brindisi e provincia, Coordinamento provinciale Libera Brindisi, Digiuno di giustizia in solidarietà con i migranti-Bari, Emergency - Gruppo Provincia di Brindisi, Forum per cambiare l'ordine delle cose della Provincia di Brindisi, Gruppo Salvagente Sos Mediterranée Bari, La Collettiva TransFemministaQueer Brindisi, Mesagne Bene Comune, Associazione Migrantes Brindisi Odv, Nigeria Union of Brindisi, Sos Mediterranée Italia, Tarantula Rubra, Voci della Terra, Comitato Io Accolgo Puglia, Coordinamento delle Diaspore in Puglia Ets Consiglio Italiano per i Rifugiati sul fermo amministrativo di 20 giorni della nave Ocean Viking per presunta violazione del decreto Piantedosi. Si è svolto ieri, domenica 11 febbraio, a Brindisi un sit-in di solidarietà contro il fermo amministrativo di 20 giorni imposto alla nave Ocean Viking di Sos Mediterranée, giunta venerdì scorso nel porto di Brindisi con a bordo 261 migranti (di cui 68 minori), soccorsi in quattro operazioni a largo della Libia. Come denunciato dalla Sos Mediterranée, il 6 febbraio è stata una giornata caotica nel Mediterraneo centrale. In meno di 12 ore, la Ocean Viking, nave di soccorso gestita da Sos Mediterranee in collaborazione con la Fici (Federazione internazionale della Croce e Mezzaluna Rossa), ha assistito a ripetute e gravi violazioni delle convenzioni marittime e dei diritti umani da parte delle motovedette libiche finanziate dall'Ue. Sono stati osservati almeno tre respingimenti forzati e due pattuglie libiche hanno effettuato manovre aggressive per tutto il giorno, vicino alla Ocean Viking e alle imbarcazioni in difficoltà, mettendo in pericolo la sicurezza di tutti. Invece di agire contro le violazioni dei diritti umani e del diritto marittimo internazionale perpetrati dalle pattuglie libiche, le autorità italiane decidono di criminalizzare un'organizzazione civile e umanitaria che rispetta il diritto del mare in tutte le fasi delle sue operazioni. Non appena la Ocean Viking è arrivata nel porto di Brindisi venerdì mattina, senza nemmeno ascoltare i membri dell'equipaggio, le autorità italiane hanno presentato un decreto firmato col quale si comminano 20 giorni di detenzione e di 3.333 euro di multa, basandosi esclusivamente sulle false dichiarazioni delle pattuglie libiche che quotidianamente riportano le persone in Libia, dove avvengono gravi violazioni dei diritti umani. Il sequestro della Ocean Viking non è il primo episodio di questo genere, ma rientra in un più ampio quadro di accanimento amministrativo dovuto ad una recente legge dello Stato (Decreto-legge n. 1/2023, modificato dalla legge



Brindisi Report

Brindisi

n. 15 del 24 febbraio 2023, così detto "Decreto Piantedosi") che aumenta i requisiti per le navi delle ONG che svolgono attività di ricerca e soccorso in mare e introduce sanzioni in caso di inosservanza. Le nuove misure fanno parte di una lunga storia di criminalizzazione e ostruzione delle attività di ricerca e soccorso civili in Italia. Applicando la legge, le autorità italiane ordinano alle navi SAR di dirigersi verso un **porto** assegnato immediatamente dopo un soccorso - anche in situazioni in cui vi siano casi aperti di imbarcazioni in difficoltà nelle vicinanze della nave ONG. Ciò significa che la nuova legge nazionale fa pressione sui capitani della flotta civile affinché disobbediscano al diritto marittimo internazionale e all'obbligo di soccorso. Le autorità italiane stanno quindi di fatto limitando le operazioni di soccorso, in contrasto con l'obbligo legale internazionale di soccorso. La legislazione è aggravata dalla prassi del Governo italiano di assegnare "porti lontani", imponendo alle navi ONG di sbarcare le persone soccorse in porti distanti fino a 1.600 km e a 5 giorni di navigazione dal luogo del soccorso. Secondo il diritto internazionale, lo sbarco delle persone soccorse in un luogo sicuro dovrebbe avvenire "non appena ragionevolmente possibile", con "la minima deviazione dal viaggio della nave" e il tempo che i soccorsi trascorrono a bordo dovrebbe essere ridotto al minimo (Emendamenti del 2004 alla Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio in mare (1979), risoluzione Msc.155 (78) dell'Imo, 3.1.9; risoluzione Msc.167(78) dell'Imo, 2004, 6.8). La detenzione e il possibile sequestro delle navi delle ONG e l'assegnazione di porti lontani limitano le navi nelle loro operazioni di soccorso. Come organizzazioni non governative, associazioni e organizzazioni sindacali impegnate in iniziative che si battono per l'accesso alla protezione e al rispetto dei diritti fondamentali delle persone in movimento, siamo stati testimoni della micidiale politica di chiusura e deterrenza dell'UE. Questa politica non porta ad un minor numero di persone che cercano di attraversare, ma a maggior sofferenza e morte. Mentre l'Italia - sostenuta dalla maggioranza silenziosa degli Stati membri dell'UE - ha messo in atto queste misure restrittive, il numero di naufragi mortali è aumentato drammaticamente, rendendo l'anno 2023 già uno dei più letali degli ultimi anni. L'aumento dei naufragi rende ancora più evidente l'urgenza di ulteriori mezzi per la ricerca e soccorso. Pertanto, lanciamo un appello urgente all'UE e ai suoi Stati membri: se l'ostruzione dell'assistenza umanitaria in mare continua, potremmo assistere ad una drastica riduzione o addirittura all'assenza di navi di soccorso civile in mare. Le conseguenze saranno ancora più letali, poiché la grave limitazione degli sforzi di soccorso civile non fermerà i tentativi di attraversamento delle persone. Chiediamo quindi all'UE e ai suoi Stati membri di agire con urgenza e di fermare il blocco illegittimo delle navi del soccorso civile in Italia. Tutte le navi Sar devono essere rilasciate immediatamente e le multe previste dalla legge devono essere annullate. La legge italiana che limita le attività di ricerca e soccorso delle Ong nel Mediterraneo centrale deve essere revocata immediatamente e al suo posto deve essere applicato il diritto marittimo internazionale e l'osservazione dei diritti umani come quadro di riferimento per tutti gli attori in mare. La Commissione europea deve contrastare la crescente violazione dei principi fondamentali dello Stato di diritto da

Brindisi Report

Brindisi

parte dei suoi Stati membri alle frontiere esterne dell'UE. Inoltre, gli Stati dell'Ue devono creare corridoi legali e sicuri per evitare che le persone siano costrette ad imbarcarsi su navi non idonee alla traversata. Non si può impedire il movimento delle persone, soprattutto di chi sfugge da guerre, miseria e povertà da esse causate. Solo la pratica dei diritti umani può costruire la pace ed un Mondo più giusto, in cui ognuno sia libero di scegliere di rimanere nella terra in cui è nato. Le organizzazioni che sottoscrivono il presente documento hanno potuto ascoltare i componenti dell'equipaggio dell'Ocean Viking che hanno raggiunto il sit-in domenica 11 febbraio. La loro preziosa testimonianza ci conferma quanto sia importante il loro lavoro e necessaria la loro presenza nel Mediterraneo. Per questo chiediamo il rilascio immediato della nave Ocean Viking così che possa tornare a salvare vite. Ogni giorno di fermo è un giorno sottratto alle attività di ricerca e soccorso. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#).

Il Nautilus

Brindisi

Porto di Brindisi: nuovo, significativo impulso al miglioramento dell'operatività e della sicurezza del porto

Completati i lavori di realizzazione di tre attraversamenti in gomma sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est. Un collegamento tra binari, piazzale e banchine per operazioni più funzionali, efficienti e sicure. Nei giorni scorsi, la ditta Fenix Consorzio Stabile S.C.A.R.L. ha concluso e consegnato all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) i lavori relativi alla realizzazione di tre attraversamenti gommati sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, finalizzati ad agevolare il collegamento tra il fascio dei binari, il piazzale e le banchine. I dispositivi, noti anche come "gommati per binari", sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie. Tramite la realizzazione dei tre attraversamenti carrabili, che hanno un interasse di circa 100 metri e una larghezza di 10 metri, saranno migliorate notevolmente funzionalità e sicurezza nell'utilizzo del piazzale di Costa Morena Est, la cui parte più interna risultava maggiormente isolata rispetto agli accosti di Testata Nord e di banchina Est per la presenza della vasca di colmata e del fascio di binari che si sviluppa in senso longitudinale rispetto allo sporgente. I tre attraversamenti, oltre a implementare operatività e sicurezza, mirano a risolvere, anche, quei fenomeni di congestione che spesso si registrano durante le operazioni portuali sulle aree retrostanti delle banchine. Ciascuno dei tre dispositivi è costituito da moduli in gomma, vulcanizzata piena (piastre), collegati tra loro per creare un passaggio di area. Il sistema modulare è composto da piatti singoli in gomma, uniti mediante elementi di fissaggio per garantire il passaggio a raso, da una parte all'altra dello sporgente di Costa Morena Est, di mezzi pesanti, persino delle imponenti gru portuali. Nel corso dell'intervento, che ha avuto un costo complessivo di 815 mila euro, sono stati effettuati anche lavori migliorativi e manutentivi dell'intera infrastruttura. Per garantire, infatti, standard di sicurezza adeguati, sono stati sostituiti sia alcune traverse, sia numerosi traversoni in legno ubicati in corrispondenza di alcuni deviatori che risultavano ammalorati. Inoltre, è stata effettuata una revisione di tutti gli scambi e dei tratti di binario con curve di raggio ridotto. "L'impatto sulla gestione del flusso merci sarà rilevante- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Questo intervento, infatti, apporterà un sensibile miglioramento all'operatività di piazzali e banchine, agevolando notevolmente quello che è considerato il futuro della logistica: il trasporto intermodale, un approccio integrato ed efficiente in grado di avvalersi di tutte le diverse modalità di trasporto disponibili per ottimizzare le operazioni, migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto e rendere le connessioni sempre più sostenibili, sicure e



Completati i lavori di realizzazione di tre attraversamenti in gomma sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est. Un collegamento tra binari, piazzale e banchine per operazioni più funzionali, efficienti e sicure. Nei giorni scorsi, la ditta Fenix Consorzio Stabile S.C.A.R.L. ha concluso e consegnato all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) i lavori relativi alla realizzazione di tre attraversamenti gommati sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, finalizzati ad agevolare il collegamento tra il fascio dei binari, il piazzale e le banchine. I dispositivi, noti anche come "gommati per binari", sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie. Tramite la realizzazione dei tre attraversamenti carrabili, che hanno un interasse di circa 100 metri e una larghezza di 10 metri, saranno migliorate notevolmente funzionalità e sicurezza nell'utilizzo del piazzale di Costa Morena Est, la cui parte più interna risultava maggiormente isolata rispetto agli accosti di Testata Nord e di banchina Est per la presenza della vasca di colmata e del fascio di binari che si sviluppa in senso longitudinale rispetto allo sporgente. I tre attraversamenti, oltre a implementare operatività e sicurezza, mirano a risolvere, anche, quei fenomeni di congestione che spesso si registrano durante le operazioni portuali sulle aree retrostanti delle banchine. Ciascuno dei tre dispositivi è costituito da moduli in gomma, vulcanizzata piena (piastre), collegati tra loro per creare un passaggio di area. Il sistema modulare è composto da piatti singoli in gomma, uniti mediante elementi di fissaggio per garantire il passaggio a raso, da una parte all'altra dello sporgente di Costa Morena Est, di mezzi pesanti, persino delle imponenti gru portuali. Nel corso dell'intervento, che ha avuto un costo complessivo di 815 mila euro, sono stati effettuati anche

Il Nautilus

Brindisi

veloci. Questo intervento- conclude il Presidente- è il frutto di un virtuoso percorso di dialogo e di confronto che abbiamo avviato con gli operatori e con il cluster marittimo brindisino. Gli incontri ci hanno consentito di individuare bisogni e potenzialità, programmare gli interventi e agire tempestivamente con un'azione considerevole, finalizzata a rendere l'infrastruttura **portuale** ancora più performante e integrata". Lo snodo ferroviario di Costa Morena Est riveste un'importanza strategica e funzionale notevole per tutte le attività del porto, in quanto è al servizio sia delle cosiddette "autostrade del **mare**", sia della vasta ed operosa zona industriale di Brindisi. L'intero raccordo ferroviario **portuale** di Brindisi, fatta esclusione per i due binari lato sud del fascio di presa e consegna, è in esercizio e su di esso vengono effettuate le operazioni di carico materiali da autocarri su carri ferroviari, per le cui manovre l'AdSPMAM ha rilasciato una concessione di servizi a Mercitalia S.p.A..

Il Nautilus

Brindisi

La Fregata tedesca Hessen parte per missione Ue nel Mar Rosso

Roma . La fregata Hessen della Marina Militare tedesca è salpata giovedì scorso verso il Mar Rosso. L'invio della nave militare è parte dell'intenzione di Berlino di partecipare alla missione dell'Unione europea. L'obiettivo è difendere le navi da carico dagli attacchi dei ribelli Houthi dello Yemen, sostenuti dall'Iran, che ostacolano il commercio. La Hessen è partita dal porto di Wilhelmshaven, nel Mare del Nord, con circa 240 soldati a bordo. Ancora una volta, il leader degli Houthi, Abdul-Malik al-Houthi, ha dichiarato in un discorso televisivo che i movimenti delle navi israeliane si sono fermati completamente nello Stretto di Bab al-Mandab e nel Mar Rosso. Ha definito questa situazione come una vittoria per gli Houthi. Ha inoltre sottolineato le perdite economiche 'evidenti' subite dal nemico a causa delle operazioni dello Yemen. Intanto nel Mar Rosso è avvenuto un passaggio di consegne tra il cacciatorpediniere della Marina Militare classe Orizzonte Caio Duilio e la fregata tipo FREMM Federico Martinengo. Quest'ultima è impegnata nel Mar Rosso nell'assicurare la vigilanza marittima e nella protezione delle unità mercantili in transito per garantire la libertà delle rotte commerciali. Ed ancora, domani 13 febbraio alle ore 10.30, sulla Nave San Marco, presso il Comando della Marina Militare di **Brindisi**, avverrà il passaggio delle consegne della Terza Divisione Navale.



Informazioni Marittime

Brindisi

Porto di Brindisi, completati i gommati per binari su Costa Morena

Conclusi i lavori che permetteranno ai mezzi pesanti di attraversare agevolmente i binari, collegando meglio testata nord e banchina est. Nei giorni scorsi la ditta Fenix Consorzio Stabile ha concluso e consegnato all'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale i lavori relativi alla realizzazione di tre attraversamenti gommati sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, finalizzati ad agevolare il collegamento tra il fascio dei binari, il piazzale e le banchine. Le strutture, note anche come "gommati per binari", sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie. Tramite la realizzazione dei tre attraversamenti carrabili, che hanno un interasse di circa 100 metri e una larghezza di 10 metri, saranno migliorate notevolmente funzionalità e sicurezza nell'utilizzo del piazzale di Costa Morena Est, la cui parte più interna risultava maggiormente isolata rispetto agli accosti di Testata Nord e di banchina Est per la presenza della vasca di colmata e del fascio di binari che si sviluppa in senso longitudinale rispetto allo sporgente. I tre attraversamenti, oltre a implementare operatività e sicurezza, mirano a risolvere, anche, quei fenomeni di congestione che spesso si registrano durante le operazioni portuali sulle aree retrostanti delle banchine. Ciascuno delle tre strutture è costituita da moduli in gomma, vulcanizzata piena (piastre), collegati tra loro per creare un passaggio di area. Il sistema modulare è composto da piatti singoli in gomma, uniti mediante elementi di fissaggio per garantire il passaggio a raso, da una parte all'altra dello sporgente di Costa Morena Est, di mezzi pesanti, persino delle imponenti gru portuali. Nel corso dell'intervento, che ha avuto un costo complessivo di 815 mila euro, sono stati effettuati anche lavori migliorativi e manutentivi dell'intera infrastruttura. Per garantire, infatti, standard di sicurezza adeguati, sono stati sostituiti sia alcune traverse, sia numerosi traversoni in legno ubicati in corrispondenza di alcuni deviatori che risultavano ammalorati. Inoltre, è stata effettuata una revisione di tutti gli scambi e dei tratti di binario con curve di raggio ridotto. «L'impatto sulla gestione del flusso merci sarà rilevante - commenta il presidente del porto di Brindisi, **Ugo Patroni Griffi** - Questo intervento, infatti, apporterà un sensibile miglioramento all'operatività di piazzali e banchine, agevolando notevolmente quello che è considerato il futuro della logistica: il trasporto intermodale, un approccio integrato ed efficiente in grado di avvalersi di tutte le diverse modalità di trasporto disponibili per ottimizzare le operazioni, migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto e rendere le connessioni sempre più sostenibili, sicure e veloci. Questo intervento - conclude il Presidente - è il frutto di un virtuoso percorso di dialogo e di confronto che abbiamo avviato



Conclusi i lavori che permetteranno ai mezzi pesanti di attraversare agevolmente i binari, collegando meglio testata nord e banchina est. Nei giorni scorsi la ditta Fenix Consorzio Stabile ha concluso e consegnato all'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale i lavori relativi alla realizzazione di tre attraversamenti gommati sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, finalizzati ad agevolare il collegamento tra il fascio dei binari, il piazzale e le banchine. Le strutture, note anche come "gommati per binari", sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie. Tramite la realizzazione dei tre attraversamenti carrabili, che hanno un interasse di circa 100 metri e una larghezza di 10 metri, saranno migliorate notevolmente funzionalità e sicurezza nell'utilizzo del piazzale di Costa Morena Est, la cui parte più interna risultava maggiormente isolata rispetto agli accosti di Testata Nord e di banchina Est per la presenza della vasca di colmata e del fascio di binari che si sviluppa in senso longitudinale rispetto allo sporgente. I tre attraversamenti, oltre a implementare operatività e sicurezza, mirano a risolvere, anche, quei fenomeni di congestione che spesso si registrano durante le operazioni portuali sulle aree retrostanti delle banchine. Ciascuno delle tre strutture è costituita da moduli in gomma, vulcanizzata piena (piastre), collegati tra loro per creare un passaggio di area. Il sistema modulare è composto da piatti singoli in gomma, uniti mediante elementi di fissaggio per garantire il passaggio a raso, da una parte all'altra dello sporgente di Costa Morena Est, di mezzi pesanti, persino delle imponenti gru portuali. Nel corso dell'intervento, che ha avuto un costo complessivo di 815 mila euro, sono stati effettuati anche lavori migliorativi e manutentivi dell'intera infrastruttura. Per garantire, infatti, standard di sicurezza adeguati, sono stati sostituiti sia alcune traverse, sia numerosi traversoni in legno ubicati in

Informazioni Marittime

Brindisi

con gli operatori e con il cluster marittimo brindisino. Gli incontri ci hanno consentito di individuare bisogni e potenzialità, programmare gli interventi e agire tempestivamente con un'azione considerevole, finalizzata a rendere l'infrastruttura portuale ancora più performante e integrata». Lo snodo ferroviario di Costa Morena Est riveste un'importanza strategica e funzionale per tutte le attività del porto, in quanto è al servizio sia delle cosiddette "autostrade del mare", sia della vasta ed operosa zona industriale di Brindisi. L'intero raccordo ferroviario portuale di Brindisi, fatta esclusione per i due binari lato sud del fascio di presa e consegna, è in esercizio e su di esso vengono effettuate le operazioni di carico materiali da autocarri su carri ferroviari, per le cui manovre l'Autorità di sistema portuale ha rilasciato una concessione di servizi a Mercitalia. Condividi Tag brindisi ferrovie Articoli correlati.

Brindisi: più sicurezza in porto con tre nuovi attraversamenti sul raccordo ferroviario

BRINDISI Nuovo impulso al miglioramento dell'operatività e della sicurezza del porto di Brindisi. Completati i lavori di realizzazione di tre attraversamenti in gomma sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est. Un collegamento tra binari, piazzale e banchine per operazioni più funzionali, efficienti e sicure. Nei giorni scorsi, la ditta Fenix Consorzio Stabile S.C.A.R.L. ha concluso e consegnato all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) i lavori relativi alla realizzazione di tre attraversamenti gommati sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, finalizzati ad agevolare il collegamento tra il fascio dei binari, il piazzale e le banchine. I dispositivi, noti anche come gommati per binari, sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie. Tramite la realizzazione dei tre attraversamenti carrabili, che hanno un interasse di circa 100 metri e una larghezza di 10 metri, saranno migliorate notevolmente funzionalità e sicurezza nell'utilizzo del piazzale di Costa Morena Est, la cui parte più interna risultava maggiormente isolata rispetto agli accosti di Testata Nord e di banchina Est per la presenza della vasca di colmata e del fascio di binari che si sviluppa in senso longitudinale rispetto allo sporgente. I tre attraversamenti, oltre a implementare operatività e sicurezza, mirano a risolvere, anche, quei fenomeni di congestione che spesso si registrano durante le operazioni portuali sulle aree retrostanti delle banchine. Ciascuno dei tre dispositivi è costituito da moduli in gomma, vulcanizzata piena (piastre), collegati tra loro per creare un passaggio di area. Il sistema modulare è composto da piatti singoli in gomma, uniti mediante elementi di fissaggio per garantire il passaggio a raso, da una parte all'altra dello sporgente di Costa Morena Est, di mezzi pesanti, persino delle imponenti gru portuali. Nel corso dell'intervento, che ha avuto un costo complessivo di 815 mila euro, sono stati effettuati anche lavori migliorativi e manutentivi dell'intera infrastruttura. Per garantire, infatti, standard di sicurezza adeguati, sono stati sostituiti sia alcune traverse, sia numerosi traversoni in legno ubicati in corrispondenza di alcuni deviatori che risultavano ammalorati. Inoltre, è stata effettuata una revisione di tutti gli scambi e dei tratti di binario con curve di raggio ridotto.

adsp mam ugo patroni griffi innovazione L'impatto sulla gestione del flusso merci sarà rilevante commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi Questo intervento, infatti, apporterà un sensibile miglioramento all'operatività di piazzali e banchine, agevolando notevolmente quello che è considerato il futuro della logistica: il trasporto intermodale, un approccio integrato ed efficiente in grado di avvalersi di tutte le diverse modalità di trasporto disponibili per ottimizzare le operazioni, migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto e rendere le connessioni



Messaggero Marittimo

Brindisi

sempre più sostenibili, sicure e veloci. Questo intervento- conclude il Presidente- è il frutto di un virtuoso percorso di dialogo e di confronto che abbiamo avviato con gli operatori e con il cluster marittimo brindisino. Gli incontri ci hanno consentito di individuare bisogni e potenzialità, programmare gli interventi e agire tempestivamente con un'azione considerevole, finalizzata a rendere l'infrastruttura portuale ancora più performante e integrata. Lo snodo ferroviario di Costa Morena Est riveste un'importanza strategica e funzionale notevole per tutte le attività del porto, in quanto è al servizio sia delle cosiddette autostrade del mare, sia della vasta ed operosa zona industriale di Brindisi. L'intero raccordo ferroviario portuale di Brindisi, fatta esclusione per i due binari lato sud del fascio di presa e consegna, è in esercizio e su di esso vengono effettuate le operazioni di carico materiali da autocarri su carri ferroviari, per le cui manovre l'AdSPMAM ha rilasciato una concessione di servizi a Mercitalia S.p.A..

Puglia Live

Brindisi

Porto di Brindisi: nuovo, significativo impulso al miglioramento dell'operatività e della sicurezza del porto.

Completati i lavori di realizzazione di tre attraversamenti in gomma sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est. Un collegamento tra binari, piazzale e banchine per operazioni più funzionali, efficienti e sicure. Nei giorni scorsi, la ditta Fenix Consorzio Stabile S.C.A.R.L. ha concluso e consegnato all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) i lavori relativi alla realizzazione di tre attraversamenti gommati sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, finalizzati ad agevolare il collegamento tra il fascio dei binari, il piazzale e le banchine. I dispositivi, noti anche come "gommati per binari", sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie. Tramite la realizzazione dei tre attraversamenti carrabili, che hanno un interasse di circa 100 metri e una larghezza di 10 metri, saranno migliorate notevolmente funzionalità e sicurezza nell'utilizzo del piazzale di Costa Morena Est, la cui parte più interna risultava maggiormente isolata rispetto agli accosti di Testata Nord e di banchina Est per la presenza della vasca di colmata e del fascio di binari che si sviluppa in senso longitudinale rispetto allo sporgente. I tre attraversamenti, oltre a implementare operatività e sicurezza, mirano a risolvere, anche, quei fenomeni di congestione che spesso si registrano durante le operazioni portuali sulle aree retrostanti delle banchine. Ciascuno dei tre dispositivi è costituito da moduli in gomma, vulcanizzata piena (piastre), collegati tra loro per creare un passaggio di area. Il sistema modulare è composto da piatti singoli in gomma, uniti mediante elementi di fissaggio per garantire il passaggio a raso, da una parte all'altra dello sporgente di Costa Morena Est, di mezzi pesanti, persino delle imponenti gru portuali. Nel corso dell'intervento, che ha avuto un costo complessivo di 815 mila euro, sono stati effettuati anche lavori migliorativi e manutentivi dell'intera infrastruttura. Per garantire, infatti, standard di sicurezza adeguati, sono stati sostituiti sia alcune traverse, sia numerosi traversoni in legno ubicati in corrispondenza di alcuni deviatori che risultavano ammalorati. Inoltre, è stata effettuata una revisione di tutti gli scambi e dei tratti di binario con curve di raggio ridotto. "L'impatto sulla gestione del flusso merci sarà rilevante - commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Questo intervento, infatti, apporterà un sensibile miglioramento all'operatività di piazzali e banchine, agevolando notevolmente quello che è considerato il futuro della logistica: il trasporto intermodale, un approccio integrato ed efficiente in grado di avvalersi di tutte le diverse modalità di trasporto disponibili per ottimizzare le operazioni, migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto e rendere le connessioni sempre più sostenibili,



Puglia Live

Brindisi

sicure e veloci. Questo intervento - conclude il Presidente- è il frutto di un virtuoso percorso di dialogo e di confronto che abbiamo avviato con gli operatori e con il cluster marittimo brindisino. Gli incontri ci hanno consentito di individuare bisogni e potenzialità, programmare gli interventi e agire tempestivamente con un'azione considerevole, finalizzata a rendere l'infrastruttura **portuale** ancora più performante e integrata ". Lo snodo ferroviario di Costa Morena Est riveste un'importanza strategica e funzionale notevole per tutte le attività del porto, in quanto è al servizio sia delle cosiddette "autostrade del **mare**", sia della vasta ed operosa zona industriale di Brindisi. L'intero raccordo ferroviario **portuale** di Brindisi, fatta esclusione per i due binari lato sud del fascio di presa e consegna, è in esercizio e su di esso vengono effettuate le operazioni di carico materiali da autocarri su carri ferroviari, per le cui manovre l'AdSPMAM ha rilasciato una concessione di servizi a Mercitalia S.p.A..

Ship Mag

Brindisi

Il porto di Brindisi punta sul trasporto intermodale

Il presidente **Patroni Griffi**: "Così renderemo le connessioni sempre più sostenibili, sicure e veloci" Brindisi - "Questo intervento porterà un sensibile miglioramento all'operatività di piazzali e banchine, agevolando notevolmente quello che è considerato il futuro della logistica: il trasporto intermodale".

Lancia la sfida **Ugo Patroni Griffi**, il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, commentando il completamento dei

lavori di realizzazione di tre attraversamenti in gomma sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est nel porto di Brindisi: "I dispositivi, noti anche come

"gommati per binari", sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie

Tramite la realizzazione dei tre attraversamenti carrabili, che hanno una larghezza di 10 metri, saranno migliorate notevolmente funzionalità e sicurezza nell'utilizzo del piazzale di Costa Morena Est", spiega l'Authority. "Questo

intervento - aggiunge il presidente - è il frutto di un virtuoso percorso di dialogo e di confronto che abbiamo avviato con gli operatori e con il cluster marittimo

brindisino. Gli incontri ci hanno consentito di individuare bisogni e potenzialità, programmare gli interventi e agire tempestivamente con un'azione considerevole, finalizzata a rendere l'infrastruttura

portuale ancora più performante e integrata".



Shipping Italy

Brindisi

Più agevoli le operazioni su rotaia nel porto di Brindisi

Completati i lavori di realizzazione di tre attraversamenti in gomma sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est 12 Febbraio 2024 Nei giorni scorsi, la ditta Fenix Consorzio Stabile ha concluso e consegnato all'Autorità di Sistema **Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale** i lavori relativi alla realizzazione di tre attraversamenti gommati sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, finalizzati ad agevolare il collegamento tra il fascio dei binari, il piazzale e le banchine. Ne ha dato notizia l'ente **portuale** pugliese: "I dispositivi, noti anche come 'gommati per binari', sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie. Tramite la realizzazione dei tre attraversamenti carrabili, che hanno un interasse di circa 100 metri e una larghezza di 10 metri, saranno migliorate notevolmente funzionalità e sicurezza nell'utilizzo del piazzale di Costa Morena Est, la cui parte più interna risultava maggiormente isolata rispetto agli accosti di Testata Nord e di banchina Est per la presenza della vasca di colmata e del fascio di binari che si sviluppa in senso longitudinale rispetto allo sporgente". I tre attraversamenti, oltre a implementare operatività e sicurezza, mirano a risolvere, anche, quei fenomeni di congestione che spesso si registrano durante le operazioni portuali sulle aree retrostanti delle banchine. "Nel corso dell'intervento, che ha avuto un costo complessivo di 815 mila euro, sono stati effettuati anche lavori migliorativi e manutentivi dell'intera infrastruttura. Per garantire, infatti, standard di sicurezza adeguati, sono stati sostituiti sia alcune traverse, sia numerosi traversoni in legno ubicati in corrispondenza di alcuni deviatori che risultavano ammalorati. Inoltre, è stata effettuata una revisione di tutti gli scambi e dei tratti di binario con curve di raggio ridotto". "L'impatto sulla gestione del flusso merci sarà rilevante. Questo intervento, infatti, apporterà un sensibile miglioramento all'operatività di piazzali e banchine, agevolando notevolmente quello che è considerato il futuro della logistica: il trasporto intermodale, un approccio integrato ed efficiente in grado di avvalersi di tutte le diverse modalità di trasporto disponibili per ottimizzare le operazioni, migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto e rendere le connessioni sempre più sostenibili, sicure e veloci" ha commentato il presidente di Adsp Ugo Patroni Griffi. Lo snodo ferroviario di Costa Morena Est riveste un'importanza strategica e funzionale notevole per tutte le attività del porto, in quanto è al servizio sia delle autostrade del **mare**, sia della zona industriale di Brindisi. L'intero raccordo ferroviario **portuale** di Brindisi, fatta esclusione per i due binari lato sud del fascio di presa e consegna, è in esercizio e su di esso vengono effettuate le operazioni di carico materiali da autocarri su carri ferroviari,



Completati i lavori di realizzazione di tre attraversamenti in gomma sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est 12 Febbraio 2024 Nei giorni scorsi, la ditta Fenix Consorzio Stabile ha concluso e consegnato all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale i lavori relativi alla realizzazione di tre attraversamenti gommati sul raccordo ferroviario di Costa Morena Est, nel porto di Brindisi, finalizzati ad agevolare il collegamento tra il fascio dei binari, il piazzale e le banchine. Ne ha dato notizia l'ente portuale pugliese: "I dispositivi, noti anche come 'gommati per binari', sono progettati per consentire e agevolare il transito e l'attraversamento sicuro di veicoli, soprattutto mezzi pesanti, lungo i binari ferroviari, nei punti dove strade e piazzali intersecano le linee ferroviarie. Tramite la realizzazione dei tre attraversamenti carrabili, che hanno un interasse di circa 100 metri e una larghezza di 10 metri, saranno migliorate notevolmente funzionalità e sicurezza nell'utilizzo del piazzale di Costa Morena Est, la cui parte più interna risultava maggiormente isolata rispetto agli accosti di Testata Nord e di banchina Est per la presenza della vasca di colmata e del fascio di binari che si sviluppa in senso longitudinale rispetto allo sporgente". I tre attraversamenti, oltre a implementare operatività e sicurezza, mirano a risolvere, anche, quei fenomeni di congestione che spesso si registrano durante le operazioni portuali sulle aree retrostanti delle banchine. "Nel corso dell'intervento, che ha avuto un costo complessivo di 815 mila euro, sono stati effettuati anche lavori migliorativi e manutentivi dell'intera infrastruttura. Per garantire, infatti, standard di sicurezza adeguati, sono stati sostituiti sia alcune traverse, sia numerosi traversoni in legno ubicati in corrispondenza di alcuni deviatori che risultavano ammalorati. Inoltre, è stata effettuata una revisione di tutti gli scambi e dei tratti di binario con curve di raggio ridotto". "L'impatto sulla gestione del flusso merci sarà rilevante. Questo intervento, infatti, apporterà un sensibile miglioramento all'operatività di piazzali e

Shipping Italy

Brindisi

per le cui manovre l'AdSPMAM ha rilasciato una concessione di servizi a Mercitalia.

Ship Mag

Taranto

Alessandro Becce è il nuovo amministratore delegato di San Cataldo Container Terminal

12 Febbraio 2024 Redazione Il gruppo Yilport: "Con questa nomina puntiamo a sviluppare il terminal ionico" Taranto - Alessandro Becce è il nuovo amministratore delegato di San Cataldo Container Terminal , che fa parte del gruppo Yilport , uno dei più grandi operatori portuali al mondo. Nella sua carriera Becce ha lavorato anche per il gruppo Contship col ruolo di ceo per quanto riguarda le attività dei terminal a Cagliari e La Spezia. Dal 2000 al 2004 è stato anche presidente dell'Autorità portuale di Savona e Vado. È attualmente vice presidente di Assiterminal e numero uno di **Venezia** Port Community. "Con questa nuova nomina puntiamo a sviluppare ulteriormente il terminal ionico, sfruttandone le enormi potenzialità e ristabilendone la giusta centralità nel mediterraneo", ha spiegato Yilport in una nota.



'Ndrangheta, beni per 3 milioni euro confiscati a imprenditore

Beni mobili e immobili per un totale di 3 milioni di euro sono stati confiscati ad un imprenditore, Domenico Franco, di 66 anni, di Rizziconi, coinvolto nell'inchiesta "Porto Franco" che nel 2014 aveva portato all'arresto di 13 persone e al sequestro di società e beni per 56 milioni di euro. Il provvedimento, emesso dalla sezione Misure di prevenzione del Tribunale reggino su richiesta della Dda diretta dal procuratore Giovanni Bombardieri, è stato eseguito dai finanziari del Nucleo speciale polizia valutaria della Guardia di finanza di Reggio Calabria. La confisca riguarda diversi compendi aziendali, quote societarie, terreni, fabbricati e numerosi rapporti e strumenti finanziari.

L'indagine del 2014 riguardava un'associazione di stampo mafioso composta da imprenditori considerati affiliati alle più importanti cosche di 'ndrangheta della Piana come i Pesce che si sarebbero infiltrati nel tessuto economico del porto di Gioia Tauro. La confisca dei beni riconducibili a Franco fa seguito al sequestro disposto nel gennaio 2023 nei confronti dello stesso imprenditore, attivo nel settore degli autotrasporti, sulla base delle risultanze delle attività investigative della guardia di finanza. Partendo dall'analisi dei rapporti finanziari intrattenuti da diversi gruppi societari con un istituto di credito operante nel territorio calabrese, infatti, gli accertamenti delle fiamme gialle hanno evidenziato come l'imprenditore di Rizziconi, ritenuto appartenente a una cosca di 'ndrangheta, a partire dagli anni '90 avrebbe attuato condotte illecite che gli avrebbero permesso di accumulare un patrimonio nettamente sproporzionato rispetto ai redditi dichiarati.



Porto Gioia Tauro, ok progetto immobile per servizi a lavoratori

"L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha approvato il progetto esecutivo per l'affidamento dei lavori di "Realizzazione di un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel porto di Gioia Tauro". Lo rende noto un comunicato. "Del valore economico di cinque milioni di euro - è scritto nel comunicato - oggi è stata pubblicata la gara per la scelta del contraente per l'esecuzione del progetto con l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo. Le domande dovranno pervenire entro il prossimo 14 marzo. Al fine di garantire una maggiore tutela della salute di tutti gli operatori portuali e per dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario anche dal punto di vista logistico, l'Ente ha pianificato la realizzazione di un immobile per migliorare le condizioni igienico-sanitarie del porto e dei suoi lavoratori". "In seguito alle mutate esigenze di prevenzione sanitaria manifestatesi nel corso della pandemia da Covid19, l'Autorità di Sistema portuale infatti - riporta ancora il comunicato - è promotrice della realizzazione di un nuovo edificio ad uso spogliatoio ed infermeria, che rispettasse i più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comfort termico ed acustico dei lavoratori. In linea con la politica di ammodernamento dell'Ente, il progetto è altresì finalizzato al miglioramento generale delle performance delle attività lavorative nel porto. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 metri quadrati sui due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal Med Center Container Terminal, oggi occupata dal relativo gate di ingresso e dalla viabilità in/out con le relative aiuole. Inoltre, a causa delle necessità contingenti di separazione dei flussi, l'edificio è stato progettato in posizione intermedia tra l'area portuale e la zona esterna in modo da facilitarne il controllo".



Porto di Gioia Tauro, approvato il progetto esecutivo per la realizzazione degli spogliatoi

Publicata la gara per i lavori da cinque milioni di euro. Sarà costruito un edificio per migliorare le condizioni igienico-sanitarie **GIOIA TAURO** L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha approvato il progetto esecutivo per l'affidamento dei lavori di " Realizzazione di un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel **porto** di **Gioia Tauro** ", una vera e propria casa del portuale. Del valore economico di cinque milioni di euro, oggi è stata pubblicata la gara per la scelta del contraente per l'esecuzione del progetto con l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo. Le domande dovranno pervenire entro il prossimo 14 marzo. Al fine di garantire una maggiore tutela della salute di tutti gli operatori portuali e per dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario anche dal punto di vista logistico, l'Ente ha pianificato la realizzazione di un immobile per migliorare le condizioni igienico-sanitarie del **porto** e dei suoi lavoratori. In seguito, infatti, alle mutate esigenze di prevenzione sanitaria manifestatesi nel corso della pandemia da Covid19, l'Autorità di Sistema portuale è promotrice della realizzazione di un nuovo edificio ad uso spogliatoio ed infermeria, che rispettasse i più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comfort termico ed acustico dei lavoratori. In linea con la politica di ammodernamento dell'Ente, il progetto è altresì finalizzato al miglioramento generale delle performances delle attività lavorative nel **porto**. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 metri quadrati sui due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal Med Center Container Terminal, oggi occupata dal relativo gate di ingresso e dalla viabilità in/out con le relative aiuole. Inoltre, a causa delle necessità contingenti di separazione dei flussi, l'edificio è stato progettato in posizione intermedia tra l'area portuale e la zona esterna in modo da facilitarne il controllo.



02/12/2024 16:36

Publicata la gara per i lavori da cinque milioni di euro. Sarà costruito un edificio per migliorare le condizioni igienico-sanitarie GIOIA TAURO L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha approvato il progetto esecutivo per l'affidamento dei lavori di " Realizzazione di un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel porto di Gioia Tauro ", una vera e propria casa del portuale. Del valore economico di cinque milioni di euro, oggi è stata pubblicata la gara per la scelta del contraente per l'esecuzione del progetto con l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo. Le domande dovranno pervenire entro il prossimo 14 marzo. Al fine di garantire una maggiore tutela della salute di tutti gli operatori portuali e per dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario anche dal punto di vista logistico, l'Ente ha pianificato la realizzazione di un immobile per migliorare le condizioni igienico-sanitarie del porto e dei suoi lavoratori. In seguito, infatti, alle mutate esigenze di prevenzione sanitaria manifestatesi nel corso della pandemia da Covid19, l'Autorità di Sistema portuale è promotrice della realizzazione di un nuovo edificio ad uso spogliatoio ed infermeria, che rispettasse i più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comfort termico ed acustico dei lavoratori. In linea con la politica di ammodernamento dell'Ente, il progetto è altresì finalizzato al miglioramento generale delle performances delle attività lavorative nel porto. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 metri quadrati sui due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal Med Center Container Terminal, oggi occupata dal relativo gate di ingresso e dalla viabilità in/out con le relative aiuole. Inoltre, a causa delle necessità contingenti di separazione dei flussi, l'edificio è stato progettato in posizione intermedia tra l'area portuale e la zona esterna in modo da facilitarne il controllo.

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Realizzazione di un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel porto di Gioia Tauro

L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha approvato il progetto esecutivo per l'affidamento dei lavori di "Realizzazione di un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel porto di Gioia Tauro", una vera e propria casa del portuale. Del valore economico di cinque milioni di euro, oggi è stata pubblicata la gara per la scelta del contraente per l'esecuzione del progetto con l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo. Le domande dovranno pervenire entro il prossimo 14 marzo. Al fine di garantire una maggiore tutela della salute di tutti gli operatori portuali e per dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario anche dal punto di vista logistico, l'Ente ha pianificato la realizzazione di un immobile per migliorare le condizioni igienico-sanitarie del porto e dei suoi lavoratori. In seguito, infatti, alle mutate esigenze di prevenzione sanitaria manifestatesi nel corso della pandemia da Covid19, l'Autorità di Sistema portuale è promotrice della realizzazione di un nuovo edificio ad uso spogliatoio ed infermeria, che rispettasse i più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comfort termico ed acustico dei lavoratori. In linea con la politica di ammodernamento dell'Ente, il progetto è altresì finalizzato al miglioramento generale delle performances delle attività lavorative nel porto. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 metri quadrati sui due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal Med Center Container Terminal, oggi occupata dal relativo gate di ingresso e dalla viabilità in/out con le relative aiuole. Inoltre, a causa delle necessità contingenti di separazione dei flussi, l'edificio è stato progettato in posizione intermedia tra l'area portuale e la zona esterna in modo da facilitarne il controllo.



Gara per un immobile destinato all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel porto di Gioia Tauro

Il fabbricato di due piani avrà una superficie di 2.690 metri quadri

L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha pubblicato il bando di gara, per un importo di cinque milioni di euro, per l'affidamento dei lavori di realizzazione di un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel **porto di Gioia Tauro**, opera il cui obiettivo è di assicurare una maggiore tutela della salute di tutti gli operatori portuali e di dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario anche dal punto di vista logistico. Il progetto è finalizzato anche al miglioramento generale delle performance delle attività lavorative nel **porto**. Il fabbricato di due piani avrà una superficie complessiva di 2.690 metri quadrati e sarà ubicato nell'area in concessione a MedCenter Container Terminal oggi occupata dal relativo gate di ingresso e dalla viabilità in/out con le relative aiuole. La scadenza per la presentazione delle offerte è fissata per il prossimo 14 marzo.



Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AdSP - Approvazione progetto immobile per i servizi essenziali degli operatori portuali a Gioia Tauro

L'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha approvato il progetto esecutivo per l'affidamento dei lavori di "Realizzazione di un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel porto di Gioia Tauro", una vera e propria casa del portuale. Del valore economico di cinque milioni di euro, oggi è stata pubblicata la gara per la scelta del contraente per l'esecuzione del progetto con l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, le domande dovranno pervenire entro il prossimo 14 marzo. Al fine di garantire una maggiore tutela della salute di tutti gli operatori portuali e per dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario anche dal punto di vista logistico, l'Ente ha pianificato la realizzazione di un immobile per migliorare le condizioni igienico-sanitarie del porto e dei suoi lavoratori. In seguito, infatti, alle mutate esigenze di prevenzione sanitaria manifestatesi nel corso della pandemia da Covid19, l'Autorità di Sistema portuale è promotrice della realizzazione di un nuovo edificio ad uso spogliatoio ed infermeria, che rispettasse i più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comfort termico ed acustico dei lavoratori. In linea con la politica di ammodernamento dell'Ente, il progetto è altresì finalizzato al miglioramento generale delle performances delle attività lavorative nel porto. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 metri quadrati sui due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal Med Center Container Terminal, oggi occupata dal relativo gate di ingresso e dalla viabilità in/out con le relative aiuole. Inoltre, a causa delle necessità contingenti di separazione dei flussi, l'edificio è stato progettato in posizione intermedia tra l'area portuale e la zona esterna in modo da facilitarne il controllo.



Gioia Tauro, al via la gara per la nuova 'Casa del portuale'

GIOIA TAURO L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha approvato il progetto esecutivo per l'affidamento dei lavori di Realizzazione di un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel porto di Gioia Tauro, una vera e propria casa del portuale. Del valore economico di cinque milioni di euro, è stata pubblicata la gara per la scelta del contraente per l'esecuzione del progetto con l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo. Le domande dovranno pervenire entro il prossimo 14 marzo. Gioia Tauro Al fine di garantire una maggiore tutela della salute di tutti gli operatori portuali e per dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario anche dal punto di vista logistico, l'Ente ha pianificato la realizzazione di un immobile per migliorare le condizioni igienico-sanitarie del porto e dei suoi lavoratori. In seguito, infatti, alle mutate esigenze di prevenzione sanitaria manifestatesi nel corso della pandemia da Covid19, l'Autorità di Sistema portuale è promotrice della realizzazione di un nuovo edificio ad uso spogliatoio ed infermeria, che rispettasse i più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comfort termico ed acustico dei lavoratori. In linea con la politica di ammodernamento dell'Ente, il progetto è altresì finalizzato al miglioramento generale delle performances delle attività lavorative nel porto. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 metri quadrati sui due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal Med Center Container Terminal, oggi occupata dal relativo gate di ingresso e dalla viabilità in/out con le relative aiuole. Inoltre, a causa delle necessità contingenti di separazione dei flussi, l'edificio è stato progettato in posizione intermedia tra l'area portuale e la zona esterna in modo da facilitarne il controllo.



Progetto in gara di un immobile per cinque mln di euro nel porto di Gioia Tauro

Feb 12, 2024 - L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha approvato il progetto esecutivo per l'affidamento dei lavori di "Realizzazione di un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel porto di Gioia Tauro", una vera e propria casa del portuale. Del valore economico di cinque milioni di euro, oggi è stata pubblicata la gara per la scelta del contraente per l'esecuzione del progetto con l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo. Le domande dovranno pervenire entro il prossimo 14 marzo. Al fine di garantire una maggiore tutela della salute di tutti gli operatori portuali e per dotare l'infrastruttura portuale di un idoneo presidio sanitario anche dal punto di vista logistico, l'Ente ha pianificato la realizzazione di un immobile per migliorare le condizioni igienico-sanitarie del porto e dei suoi lavoratori. In seguito, infatti, alle mutate esigenze di prevenzione sanitaria manifestatesi nel corso della pandemia da Covid19, l'Autorità di Sistema portuale è promotrice della realizzazione di un nuovo edificio ad uso spogliatoio ed infermeria, che rispettasse i più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comfort termico ed acustico dei lavoratori. In linea con la politica di ammodernamento dell'Ente, il progetto è altresì finalizzato al miglioramento generale delle performances delle attività lavorative nel porto. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 metri quadrati sui due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal Med Center Container Terminal, oggi occupata dal relativo gate di ingresso e dalla viabilità in/out con le relative aiuole. Inoltre, a causa delle necessità contingenti di separazione dei flussi, l'edificio è stato progettato in posizione intermedia tra l'area portuale e la zona esterna in modo da facilitarne il controllo.



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Via libera dell'Adsp per Baker Hughes a Corigliano, ma il Comune chiede il parere al Mit

Partono oggi le procedure per l'avvio dei lavori ma il Comune chiede un nuovo Piano regolatore e sottolinea le errate interpretazioni proposte sulla conformità urbanistica 12 Febbraio 2024 Il presidente dell'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha dichiarato giovedì scorso nel corso di un congresso in tema di Zes nel Mezzogiorno svoltosi a Catanzaro, che da oggi, lunedì 12 febbraio, partirà la procedura propedeutica all'inizio dei lavori per l'annunciato insediamento di Baker Hughes nel porto di Corigliano Rossano. La notizia che segna il passo in avanti per l'investimento nell'area di Corigliano Rossano da parte del gruppo industriale è comparsa su La Gazzetta del Sud e su altri quotidiani locali. «Tutti i porti calabresi rientrano nella Zes e noi stiamo utilizzando gli strumenti che quella normativa ci affida per velocizzare le istruttorie dei nuovi insediamenti. Oggi scade il termine per la conferenza dei servizi e da lunedì autorizzeremo il progetto: avremo così un nuovo insediamento industriale nel porto di Corigliano» ha detto nell'occasione il presidente Agostinelli, anche in risposta alle preoccupazioni espresse sulla Zes unica dal presidente Svimez e famoso economista, Adriano Giannola. Ci sarebbe dunque il via libera all'investimento di circa 60 milioni di euro che la multinazionale ha messo nel suo piano di sviluppo. Nella cifra programmata sono previsti interventi di potenziamento dell'insediamento produttivo di Vibo Valentia e un nuovo insediamento nell'area portuale di Corigliano-Rossano, questo pensato con l'obiettivo di creare nuova capacità produttiva con ricadute positive per il territorio in termini economici e occupazionali. Da parte però dell'amministrazione comunale guidata da Flavio Stasi è giunta, a seguito del congresso, una nota in cui viene specificato che l'ente stesso avrebbe: «fin dall'inizio espresso interesse per la proposta(). L'amministrazione comunale, in fase di Conferenza dei Servizi ha espresso un dissenso di carattere tecnico-amministrativo rispetto al progetto: ad avviso degli uffici comunali, sono errate le interpretazioni proposte in materia di conformità urbanistica». Da quanto si evince il Comune, nonostante l'Autorità portuale vanti poteri speciali definiti proprio dalla Zes, vuole capire fino a che punto possa far leva su un piano regolatore portuale del 1971 e chiede una pianificazione generale sul porto ritenendola inderogabile. Inoltre - secondo LaC-News24 - in un contesto tecnico-giuridico poco chiaro, tra rispondenza dei piani regolatori portuali, norme e sentenze del Consiglio di Stato, dal Comune per il momento «non hanno potuto esprimere alcun parere». Anche per questi motivi, l'ente comunale avrebbe chiesto dei chiarimenti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Dal punto di vista strategico ricordiamo che il Comune chiede un nuovo piano regolatore che debba prevedere: "un piano di rilancio complessivo ed una svolta concreta rispetto agli investimenti programmati da tempo, con particolare riferimento alla banchina crocieristica, agli interventi in favore



Partono oggi le procedure per l'avvio dei lavori ma il Comune chiede un nuovo Piano regolatore e sottolinea le errate interpretazioni proposte sulla conformità urbanistica 12 Febbraio 2024 Il presidente dell'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha dichiarato giovedì scorso nel corso di un congresso in tema di Zes nel Mezzogiorno svoltosi a Catanzaro, che da oggi, lunedì 12 febbraio, partirà la procedura propedeutica all'inizio dei lavori per l'annunciato insediamento di Baker Hughes nel porto di Corigliano Rossano. La notizia che segna il passo in avanti per l'investimento nell'area di Corigliano Rossano da parte del gruppo industriale è comparsa su La Gazzetta del Sud e su altri quotidiani locali. «Tutti i porti calabresi rientrano nella Zes e noi stiamo utilizzando gli strumenti che quella normativa ci affida per velocizzare le istruttorie dei nuovi insediamenti. Oggi scade il termine per la conferenza dei servizi e da lunedì autorizzeremo il progetto: avremo così un nuovo insediamento industriale nel porto di Corigliano» ha detto nell'occasione il presidente Agostinelli, anche in risposta alle preoccupazioni espresse sulla Zes unica dal presidente Svimez e famoso economista, Adriano Giannola. Ci sarebbe dunque il via libera all'investimento di circa 60 milioni di euro che la multinazionale ha messo nel suo piano di sviluppo. Nella cifra programmata sono previsti interventi di potenziamento dell'insediamento produttivo di Vibo Valentia e un nuovo insediamento nell'area portuale di Corigliano-Rossano, questo pensato con l'obiettivo di creare nuova capacità produttiva con ricadute positive per il territorio in termini economici e occupazionali. Da parte però dell'amministrazione comunale guidata da Flavio Stasi è giunta, a seguito del congresso, una nota in cui viene specificato che l'ente stesso avrebbe: «fin dall'inizio espresso interesse per la proposta(). L'amministrazione comunale, in fase di Conferenza dei Servizi ha espresso un dissenso di carattere tecnico-amministrativo rispetto al progetto: ad

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

della marineria, e alla nautica di diporto».

Salvini visita la Capitaneria di porto a Porto Torres

La visita di due giorni nel nord ovest della Sardegna del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, si è conclusa questo pomeriggio con la visita alla Capitaneria di porto di Porto Torres, interessata da un significativo restyling finanziato dal Ministero guidato dal vice premier. Salvini è stato accolto dal direttore marittimo del Nord Sardegna, il capitano di vascello Giorgio Castronuovo, dal comandante della sede di Porto Torres, Giuseppe Cannarile, e dal presidente dell'Autorità portuale della Sardegna, **Massimo Deiana**. Al ministro è stata illustrata l'organizzazione e le attività della guardia costiera lungo i 380 chilometri di costa di sua competenza, nonché l'attività di ammodernamento infrastrutturale dello scalo turritano, uno degli hub più importanti nell'isola.



Ansa

Cagliari

Salvini, 'mantenute le promesse nei confronti della Sardegna'

"Quarant'anni di poco e nulla non si recuperano in un anno, stiamo dimostrando che volere e potere". L'ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, a Sassari per la seconda tappa della sua visita in Sardegna come segretario della Lega a sostegno dei candidati del Carroccio in vista delle elezioni regionali del 25 febbraio. Salvini ha ricordato tra le opere prioritarie la Sassari-Olbia, la Sassari-Alghero, il collegamento ferroviario per Nuoro, il porto di Cagliari, le esigenze abitative di Oristano, le dighe e il sistema aeroportuale sardo. Passeggiando insieme ai candidati e ai sostenitori per il centro di Sassari, Salvini ha incontrato anche una delegazione di lavoratrici della Casa Divina Provvidenza, un istituto residenziale per anziani e bisognosi che è stato recentemente dichiarato fallito nonostante uno stanziamento regionale di oltre 3 milioni di euro per scongiurare la sua chiusura. Il ministro si è fatto carico di verificare la situazione con le istituzioni competenti.



Protesta trattori Cagliari continua, pronti ad andare a Bruxelles

Il presidio degli agricoltori e dei pastori sardi davanti al porto di Cagliari resterà in piedi almeno sino al 26 febbraio. Non solo Roma: dopo la sfilata davanti al Colosseo, pronti anche a marciare dalla Sardegna verso un'altra destinazione: Bruxelles. Per ora si prosegue comunque a oltranza. "Sarà - spiega all'ANSA Roberto Congia, portavoce della protesta sarda dei trattori - una settimana di trattative a livello nazionale: solo quando ci saranno delle garanzie adeguate e delle risposte alle proposte della nostra piattaforma potremmo decidere di andare via". E si continua quindi con i trattori sistemati davanti al varco Dogana. Sempre pronti a bloccare o comunque a rallentare le merci in entrata e in arrivo con ripercussioni sul traffico automobilistico all'ingresso di Cagliari. Ancora, in programma nuove passeggiate in centro con i mezzi agricoli per ricordare alla città che la lotta non è finita.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Taormina, il sindaco De Luca incontra il Comandante della Capitaneria di Porto di Messina

"Questa mattina ho avuto l'onore di incontrare il Comandante della Capitaneria di Porto di Messina, il Capitano di Vascello Francesco Terranova. È stato un incontro istituzionale di grande importanza, durante il quale abbiamo discusso di questioni fondamentali legate alla sicurezza marittima e alla tutela delle coste. La Capitaneria di Porto svolge un ruolo cruciale nella salvaguardia della vita umana in mare, nella prevenzione e nella gestione delle emergenze nautiche", è quanto afferma il sindaco Cateno De Luca. "Mi preme ringraziare il Capitano di Vascello Francesco Terranova per la sua disponibilità e per il lavoro svolto quotidianamente per proteggere i nostri mari e le nostre coste. Continueremo a collaborare strettamente con la Capitaneria di Porto di Messina per assicurare la sicurezza e il benessere di tutti coloro che frequentano il mare e le nostre splendide coste anche in vista della stagione estiva", conclude De Luca.



Informare

Catania

Traffico annuale delle merci in calo nei porti siciliani di Augusta e Catania

Lo scorso anno i traffici delle merci nei porti di Augusta e di **Catania** sono diminuiti rispettivamente del -1,8% e del -3,5% rispetto al 2022 essendo ammontati a 24,07 milioni di tonnellate e 7,58 milioni di tonnellate. Nel primo scalo portuale la flessione è stata generata dalla riduzione del -2,5% dei volumi di rinfuse liquide attestatisi a 23,04 milioni di tonnellate, di cui 6,77 milioni di tonnellate di petrolio greggio (-6,3%), 14,73 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-1,4%), 998mila tonnellate di prodotti petroliferi, gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (+20,6%) e 537mila tonnellate di prodotti chimici (-14,8%). Inoltre ad Augusta sono state movimentate 1,03 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+15,5%), incluse 597mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (-11,0%), 125mila tonnellate di prodotti metallurgici (-6,7%) e 309mila tonnellate di altre rinfuse secche (+258,5%). Nel 2023, delle 7,58 milioni di tonnellate di carichi movimentati nel **porto** di **Catania**, 7,17 milioni di tonnellate erano costituite da merci varie (-4,5%), di cui 6,64 milioni di tonnellate di rotabili (-5,2%) e 528mila tonnellate di merci in container (+5,8%), e 419mila tonnellate di rinfuse solide (+17,7%), incluse 179mila tonnellate di cereali (+6,8%), 35mila tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (+108,3%), 166mila tonnellate di prodotti metallurgici (+10,0%), 19mila tonnellate di prodotti chimici (+57,9%), 14mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione, traffico azzeratosi nel 2022, e 6mila tonnellate di altre rinfuse solide (-29,8%). Lo scorso anno **Catania** il traffico crocieristico è stato di 222mila passeggeri (+43,7%).



Siracusa Oggi

Augusta

Porto Grande e porto rifugio nell'Autorità Portuale Sicilia Orientale, si riaccende dibattito

Da alcuni giorni la politica siracusana ha ripreso a dibattere sul possibile ingresso dei porti del capoluogo (porto Grande e porto rifugio) nella governance dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale. L'Adsp oggi ha sede ad Augusta-Catania ed ha recentemente "inglobato" anche il porto di Pozzallo. L'ultimo vero tentativo per l'ingresso di Siracusa nell'Autorità di sistema risale al 2021, con un emendamento presentato dall'allora parlamentare Paolo Ficara (M5S). Il "no" della Regione - il cui parere è vincolante - portò alla bocciatura dell'iniziativa che pure contava sul favore degli operatori portuali siracusani. Dopo anni di silenzio, il Pd ha rilanciato il tema con il capogruppo Massimo Milazzo. Raccogliendo consensi tra le varie forze politiche, inclusi anche i parlamentari Filippo Scerra (M5S) e Luca Cannata (Fdi). La sensazione è che questa volta vi sia una sensibilità diversa, anche da parte della Regione, verso la richiesta che dovrebbe partire però con un consenso largo già nel territorio. Il gruppo Consiliare Insieme (Scimonelli, Rabbito, Vaccaro) ha chiesto la convocazione di un Consiglio Comunale in seduta aperta - e quindi alla presenza delle deputazioni regionale e nazionale - per discutere dell'adesione di Siracusa all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. "Il Porto di Siracusa riveste un ruolo cruciale nell'assetto turistico e commerciale non solo della città, ma dell'intero bacino del Mediterraneo. La sua posizione strategica lo rende un punto di riferimento fondamentale per lo sviluppo economico e per la promozione del turismo nella regione", dice il consigliere Scimonelli, presentando la richiesta. "L'adesione all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale rappresenterebbe un passo significativo verso una gestione integrata e ottimale delle risorse portuali, consentendo una maggiore sinergia tra le diverse realtà portuali della regione e una migliore valorizzazione delle potenzialità del nostro porto", aggiunge. Intanto, nei giorni scorsi, gli operatori portuali siracusani si sono incontrati per una prima analisi della situazione attuale e di cosa cambierebbe con una eventuale adesione di Siracusa all'Autorità di Sistema portuale della Sicilia Orientale. Per far sì che Porto Grande e porto rifugio Santa Panagia "entrino" nell'Adsp serve un decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sollecitata con un atto parlamentare (emendamento a primo provvedimento utile). Serve il parere della Conferenza unificata dove la Regione Siciliana può far valere la sua eventuale contrarietà, come avvenuto nel 2021. Il tema è capire però quale ruolo Siracusa può avere nelle decisioni dell'Autorità, una volta che i suoi porti passerebbero sotto la gestione dell'Adsp. La preoccupazione è sempre quella: divenire vassalli di scelte assunte altrove, Catania nel dettaglio. Per evitarlo, utile sarebbe avere un proprio rappresentante nel Comitato di gestione. Ma non è così scontato e servirebbe un'apposita modifica legislativa perchè,



Da alcuni giorni la politica siracusana ha ripreso a dibattere sul possibile ingresso dei porti del capoluogo (porto Grande e porto rifugio) nella governance dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale. L'Adsp oggi ha sede ad Augusta-Catania ed ha recentemente "inglobato" anche il porto di Pozzallo. L'ultimo vero tentativo per l'ingresso di Siracusa nell'Autorità di sistema risale al 2021, con un emendamento presentato dall'allora parlamentare Paolo Ficara (M5S). Il "no" della Regione - il cui parere è vincolante - portò alla bocciatura dell'iniziativa che pure contava sul favore degli operatori portuali siracusani. Dopo anni di silenzio, il Pd ha rilanciato il tema con il capogruppo Massimo Milazzo. Raccogliendo consensi tra le varie forze politiche, inclusi anche i parlamentari Filippo Scerra (M5S) e Luca Cannata (Fdi). La sensazione è che questa volta vi sia una sensibilità diversa, anche da parte della Regione, verso la richiesta che dovrebbe partire però con un consenso largo già nel territorio. Il gruppo Consiliare Insieme (Scimonelli, Rabbito, Vaccaro) ha chiesto la convocazione di un Consiglio Comunale in seduta aperta - e quindi alla presenza delle deputazioni regionale e nazionale - per discutere dell'adesione di Siracusa all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. "Il Porto di Siracusa riveste un ruolo cruciale nell'assetto turistico e commerciale non solo della città, ma dell'intero bacino del Mediterraneo. La sua posizione strategica lo rende un punto di riferimento fondamentale per lo sviluppo economico e per la promozione del turismo nella regione", dice il consigliere Scimonelli, presentando la richiesta. "L'adesione all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale rappresenterebbe un passo significativo verso una gestione integrata e ottimale delle risorse portuali, consentendo una maggiore sinergia tra le diverse realtà portuali della regione e una migliore valorizzazione delle potenzialità del nostro porto", aggiunge.

Siracusa Oggi

Augusta

con le regole odierne, siedono nel Comitato di Gestione un componente designato dalla Regione; un componente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale; un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni ex sede di autorità portuale inclusi nell'AdSP; un rappresentante dell'autorità marittima, con diritto di voto nelle materie di competenza. Insomma, manca il riferimento ai comuni capoluogo che non siano Città metropolitane.

Siracusa Oggi

Augusta

Autorità di Sistema Portuale Sicilia Orientale, cosa fa e chi è il presidente

In Italia sono oggi 15 le Autorità di Sistema Portuale, create con il decreto legislativo 169 del 2016. La norma ha riordinato il sistema di governance, prevedendo che i 58 porti di rilievo nazionali finiscano coordinati da 15 enti cui viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. L'Autorità di Sistema Portuale ha, tra gli scopi istituzionali, la gestione e l'organizzazione di beni e servizi nel rispettivo ambito portuale. L'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale è nata "aggregando" i porti di Augusta e Catania. Di recente, anche il porto di Pozzallo è entrato a far parte dell'Adsp. Presidente dell'Autorità Sicilia Orientale è l'ingegnere **Francesco Di Sarcina**, già segretario dell'Adsp di La Spezia, nominato a marzo del 2022. Il presidente viene nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il presidente della regione interessata. E proprio le Regioni - oltre all'iniziativa parlamentare - possono chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale. Come avvenuto per Pozzallo e come potrebbe avvenire per il porto Grande e il porto rifugio Santa Panagia di Siracusa. L'Adsp ha funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività concessorie e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. Si occupa di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali. Delicate le funzioni di affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali. Promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali e amministra in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione. Alcuni degli ultimi provvedimenti assunti dall'AdSp della Sicilia Orientale hanno "diviso" le attività tra Augusta e Catania: i container sono stati indirizzati sullo scalo megarese (dove sono stati avviati anche i lavori per ampliamento banchine), mentre per il porto di Catania si punta di più sull'attività crocieristica. Non sono tutte rose e fiori: c'è la recente grana "offerta anomala" nel bando per la "pulizia e il disinquinamento degli specchi acquei portuali e delle relative linee di battigia" dei porti di Catania e Augusta". L'appalto è stato aggiudicato a un raggruppamento d'impresie ma per il Tar di Catania è tutto da rifare. Il ribasso del 41% per giudici amministrati è troppo alto e rappresenta un'anomalia. Sullo sfondo, il project financing da 25 anni per la gestione di tutti i servizi dei porti di Catania e Augusta e per la costruzione della nuova stazione marittima.



Informatore Navale

Focus

PROTOCOLLO D'INTESA ASSARMATORI INAIL - SEMINARIO: "SPAZI CONFINATI IN AMBITO MARITTIMO-PORTUALE"

Al centro del convegno, organizzato dalla Direzione regionale Inail Campania e dall'Associazione Assarmatori, in collaborazione con l'Università Parthenope, i temi della sicurezza marittima e portuale con particolare riguardo agli ambienti confinati. La Direzione regionale Inail Campania e l'Associazione Assarmatori hanno sottoscritto un protocollo d'intesa, presentato lo scorso luglio a Napoli, con l'obiettivo di promuovere e rafforzare il sistema e la cultura della salute e sicurezza negli ambienti di lavoro, con particolare riferimento alle aree marittime e portuali, attraverso studi e approfondimenti di soluzioni tecnologiche innovative e con l'implementazione e la diffusione di modelli di gestione integrata dei rischi negli specifici contesti lavorativi afferenti ad un comparto ampio e di fondamentale importanza per l'economia del Paese. Nell'ambito di queste azioni rientra il seminario: "Spazi confinati in ambito marittimo-portuale", organizzato dagli enti firmatari del citato protocollo in collaborazione con l'Università degli studi di Napoli "Parthenope". L'iniziativa è in programma per mercoledì 14 febbraio 2024, a partire dalle ore 9.30, presso l'Ateneo Parthenope, isola C4 del Centro direzionale del capoluogo campano.

Il convegno, che verrà aperto dai saluti del direttore regionale Inail Campania, Daniele Leone e del dirigente Affari generali e politiche marittime nonché vicesegretario generale di Assarmatori, Giovanni Massimiliano Consoli, vede la partecipazione di numerosi esperti e addetti ai lavori in materia. Previsti gli interventi, per l'Inail, di Pasquale Addonizio, direttore Uot Cvr di Napoli (Unità operativa territoriale di certificazione, verifica e ricerca) e Luciano Di Donato, dirigente tecnologo Dit (Dipartimento innovazioni tecnologiche e sicurezza degli impianti, prodotti e insediamenti antropici). Introduce e modera il dibattito Giuseppe Di Palo (Oltremare - Servizi integrati per lo shipping).

Informatore Navale

PROTOCOLLO D'INTESA ASSARMATORI INAIL - SEMINARIO:
"SPAZI CONFINATI IN AMBITO MARITTIMO-PORTUALE"



02/12/2024 17:05 GIUSEPPE DI PALO;

Al centro del convegno, organizzato dalla Direzione regionale Inail Campania e dall'Associazione Assarmatori, in collaborazione con l'Università Parthenope, i temi della sicurezza marittima e portuale con particolare riguardo agli ambienti confinati. La Direzione regionale Inail Campania e l'Associazione Assarmatori hanno sottoscritto un protocollo d'intesa, presentato lo scorso luglio a Napoli, con l'obiettivo di promuovere e rafforzare il sistema e la cultura della salute e sicurezza negli ambienti di lavoro, con particolare riferimento alle aree marittime e portuali, attraverso studi e approfondimenti di soluzioni tecnologiche innovative e con l'implementazione e la diffusione di modelli di gestione integrata dei rischi negli specifici contesti lavorativi afferenti ad un comparto ampio e di fondamentale importanza per l'economia del Paese. Nell'ambito di queste azioni rientra il seminario: "Spazi confinati in ambito marittimo-portuale", organizzato dagli enti firmatari del citato protocollo in collaborazione con l'Università degli studi di Napoli "Parthenope". L'iniziativa è in programma per mercoledì 14 febbraio 2024, a partire dalle ore 9.30, presso l'Ateneo Parthenope, isola C4 del Centro direzionale del capoluogo campano. Il convegno, che verrà aperto dai saluti del direttore regionale Inail Campania, Daniele Leone e del dirigente Affari generali e politiche marittime nonché vicesegretario generale di Assarmatori, Giovanni Massimiliano Consoli, vede la partecipazione di numerosi esperti e addetti ai lavori in materia. Previsti gli interventi, per l'Inail, di Pasquale Addonizio, direttore Uot Cvr di Napoli (Unità operativa territoriale di certificazione, verifica e ricerca) e Luciano Di Donato, dirigente tecnologo Dit (Dipartimento innovazioni tecnologiche e sicurezza degli impianti, prodotti e insediamenti antropici). Introduce e modera il dibattito Giuseppe Di Palo (Oltremare - Servizi integrati per lo shipping).

Informatore Navale

Focus

Crociéristissime - San Valentino da single? In crociera per una fuga romantica con se stessi!

Secondo un'indagine di Crocierissime, il fascino del #solotravel conquista anche le crociere: il 7% di italiani ha scelto di salpare in solitaria nel 2023. Un trend in crescita che conferma la voglia dei crocieristi di scoprire nuovi orizzonti, coccolarsi e fare nuovi incontri. In crociera per una fuga romantica con se stessi! 12 febbraio 2024 - Il settore delle crociere sta vivendo una crescita significativa di viaggi in solitaria, con un notevole aumento delle prenotazioni dei single nel corso dell'ultimo anno. Secondo un'indagine di Crocierissime, il sito leader italiano nel settore delle crociere, nel 2023 il 7% dei crocieristi ha scelto di imbarcarsi per una crociera in solitaria; un trend in crescita rispetto agli anni precedenti, con un numero di prenotazioni 4 volte superiore in termini assoluti rispetto al 2022. Questi numeri riflettono il cambiamento demografico della popolazione italiana che, come evidenziato dai dati Istat riferiti al 2022, vede i single (33,2%) superare le coppie con figli (31,2%). Di conseguenza, sempre più persone abbracciano l'idea di esplorare il mondo da soli, scoprendo la libertà, l'autonomia e la crescita personale che ne derivano. I viaggiatori single sanno come godersi le proprie vacanze e i momenti dedicati a se stessi, organizzando la propria giornata secondo i propri desideri senza dover fare i conti con le esigenze altrui. Esplorare il mondo da soli: il fascino del #solotravel. Il successo delle crociere tra i single dipende in gran parte dall'offerta di un'esperienza unica che combina avventura, relax e opportunità sociali. Chi opta per un #solotravel a bordo può scegliere infatti se esplorare nuove destinazioni, immergersi completamente nella cultura locale, o semplicemente rilassarsi, godendo di una libertà di scelta che permette loro di vivere un'esperienza di viaggio su misura per le proprie esigenze e preferenze. Quest'ultimo punto viene confermato anche dalle preferenze dei single in crociera, che prediligono cabine con vista mare e sono disposti ad un investimento maggiore per rendere il viaggio più confortevole e memorabile. Viaggi Romantici per Single: Le Top Destinazioni Crocieristiche nel Mediterraneo e Oltre. Le destinazioni crocieristiche non mancano di certo, con opzioni che spaziano dalle lussureggianti isole dei Caraibi alle affascinanti città europee. Il Mediterraneo, sia Orientale sia Occidentale, si conferma la destinazione preferita anche dai single, che si tratti di esplorare le antiche rovine di Pompei, crogiolarsi al sole delle Isole Baleari o ammirare i magici colori della Grecia. San Valentino è un'occasione per regalarsi un viaggio e approfittare delle offerte speciali e dei pacchetti romantici che le compagnie crocieristiche dedicano a coppie e single in cerca di amore e avventura: dalle cene gourmet a lume di candela alle escursioni romantiche in terraferma, queste crociere sono progettate per creare ricordi indimenticabili. "Il crescente trend dei viaggi in crociera da single riflette l'entusiasmo e la vivacità dei crocieristi italiani, in particolare dei



Secondo un'indagine di Crocierissime, il fascino del #solotravel conquista anche le crociere: il 7% di italiani ha scelto di salpare in solitaria nel 2023. Un trend in crescita che conferma la voglia dei crocieristi di scoprire nuovi orizzonti, coccolarsi e fare nuovi incontri in crociera per una fuga romantica... con se stessi! 12 febbraio 2024 - Il settore delle crociere sta vivendo una crescita significativa di viaggi in solitaria, con un notevole aumento delle prenotazioni dei single nel corso dell'ultimo anno. Secondo un'indagine di Crocierissime, il sito leader italiano nel settore delle crociere, nel 2023 il 7% dei crocieristi ha scelto di imbarcarsi per una crociera in solitaria; un trend in crescita rispetto agli anni precedenti, con un numero di prenotazioni 4 volte superiore in termini assoluti rispetto al 2022. Questi numeri riflettono il cambiamento demografico della popolazione italiana che, come evidenziato dai dati Istat riferiti al 2022, vede i single (33,2%) superare le coppie con figli (31,2%). Di conseguenza, sempre più persone abbracciano l'idea di esplorare il mondo da soli, scoprendo la libertà, l'autonomia e la crescita personale che ne derivano. I viaggiatori single sanno come godersi le proprie vacanze e i momenti dedicati a se stessi, organizzando la propria giornata secondo i propri desideri senza dover fare i conti con le esigenze altrui. Esplorare il mondo da soli: il fascino del #solotravel. Il successo delle crociere tra i single dipende in gran parte dall'offerta di un'esperienza unica che combina avventura, relax e opportunità sociali. Chi opta per un #solotravel a bordo può scegliere infatti se esplorare nuove destinazioni, immergersi completamente nella cultura locale, o semplicemente rilassarsi, godendo di una libertà di scelta che permette loro di vivere un'esperienza di viaggio su misura per le proprie esigenze e preferenze. Quest'ultimo punto viene confermato anche dalle preferenze dei single in crociera, che prediligono cabine con vista mare e sono disposti ad un investimento maggiore per rendere il viaggio più

Informatore Navale

Focus

giovani, che desiderano vivere una vacanza all-inclusive a prezzi contenuti e pianificata sulla base delle proprie esigenze, senza rinunciare alla socialità", afferma Laura Amoretti, CEO di Crocierissime. "Il viaggio in solitaria, una volta visto come un tabù, è ora considerato un'opportunità di business che tutti i player del mondo crociere devono considerare attentamente per attirare nuovi segmenti di clientela, adattando le loro strategie per soddisfare le preferenze di questa nuova generazione di crocieristi".

Informazioni Marittime

Focus

Sicurezza marittima e portuale, a Napoli il convegno di Inail Campania e Assarmatori

I due organismi hanno sottoscritto un protocollo d'intesa con l'obiettivo di promuovere il sistema e la cultura della salute negli ambienti di lavoro Spazi confinati in ambito marittimo-portuale ": questo il tema al centro di un convegno in programma a Napoli mercoledì 14 febbraio, a partire dalle ore 9.30, presso l'ateneo Parthenope, isola C4 del Centro direzionale del capoluogo campano. L'evento è organizzato dalla Direzione regionale Inail Campania e dall'associazione Assarmatori che hanno sottoscritto un protocollo d'intesa, presentato lo scorso luglio a Napoli, con l'obiettivo di promuovere e rafforzare il sistema e la cultura della salute e sicurezza negli ambienti di lavoro, con particolare riferimento alle aree marittime e portuali, attraverso studi e approfondimenti di soluzioni tecnologiche innovative e con l'implementazione e la diffusione di modelli di gestione integrata dei rischi negli specifici contesti lavorativi afferenti ad un comparto ampio e di fondamentale importanza per l'economia del Paese. Il convegno, che verrà aperto dai saluti del direttore regionale Inail Campania, Daniele Leone e del dirigente Affari generali e politiche marittime nonché vicesegretario generale di Assarmatori, Giovanni Massimiliano Consoli, vede la partecipazione di numerosi esperti e addetti ai lavori in materia. Previsi gli interventi, per l'Inail, di Pasquale Addonizio, direttore Uot Cvr di Napoli (Unità operativa territoriale di certificazione, verifica e ricerca) e Luciano Di Donato, dirigente tecnologo Dit (Dipartimento innovazioni tecnologiche e sicurezza degli impianti, prodotti e insediamenti antropici). Introduce e modera il dibattito Giuseppe Di Palo (Oltremare - Servizi integrati per lo shipping). Condividi Tag assarmatori lavoro portuale Articoli correlati.



L'agenzia di Viaggi

Focus

Costa Crociere: tutti gli adv

Focus sulla soddisfazione del cliente, con continui investimenti in comunicazione e prodotto. A partire dalla novità assoluta delle Sea Destinations che da questa primavera rivoluzionano il modo di vivere la crociera Costa. È il messaggio che si portano a casa gli oltre 700 agenti Protagonisti del Mare (PdM) sbarcati dalla crociera evento Sanremo PdM 2024 a bordo di Costa Smeralda, culminata con la premiazione dei migliori partner della compagnia. Quattro giorni intensissimi di musica, serate con artisti di caratura internazionale, party a tema, eventi unici come The Voice of the Sea PdM Edition, in cui gli ospiti hanno messo alla prova le proprie doti canore davanti a una giuria stellare composta da Orietta Berti, Fabio Rovazzi e dal comandante di Costa Smeralda, Giovanni Cosini. Una crociera unica ed esclusiva, durante la quale gli agenti hanno potuto immergersi in quella che a tutti gli effetti può essere considerata una Sea Destination, vivendo esperienze "speechless", che lasciano senza parole, e che declinate in tanti modi diversi sono poi alla base dell'innovativo concept di Costa. Ma sono stati anche giorni di incontri con il top management di Costa Crociere, che non ha mancato di condividere la soddisfazione per la chiusura di un anno decisamente positivo. «Il 2023 è stato un anno molto importante - ha dichiarato Luigi Stefanelli, Southern Europe Region associate vice president - Un anno di recupero, di rilancio, a due velocità. Un primo semestre con un tasso di velocità delle prenotazioni leggermente inferiore, il secondo semestre decisamente superiore a qualunque aspettativa. Quindi un anno importantissimo, in cui ci è stato anche riconosciuto dalla corporation un ruolo guida all'interno del gruppo Carnival. E anche l'abbrivio del 2024 è sicuramente incoraggiante, con una tendenza migliorativa rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso». Nell'anno appena concluso, la compagnia ha anche celebrato 75 anni di storia, un anniversario che per il manager rappresenta «il principio di qualcos'altro, che si genererà sempre e comunque tramite innovazione, passione, ma anche in maniera molto più concreta con continui investimenti in prodotto e comunicazione, in linea con il nostro piano strategico quinquennale lanciato nel 2021. Da un punto di vista del prodotto abbiamo investito in gastronomia, escursioni, nuove navi alimentate a gnl, rinnovato la flotta esistente, fatto un upgrade di tutte le navi già esistenti in flotta e quest'anno lanciamo la novità delle Sea Destinations». Come già annunciato nei mesi scorsi, dalla primavera, su tutti gli itinerari nel Mediterraneo e in Nord Europa sarà possibile vivere delle esperienze di mare e di bordo sempre più immersive, diverse da ogni altra forma di proposta di vacanza, che si aggiungono all'offerta di Land Destinations, studiate invece per scoprire i luoghi come un locale tra i locali. «Non siamo un traghetto che ti porta da un porto all'altro - sottolinea Francesco Muglia, global commercial senior vice president Costa Crociere - Siamo una crociera che ti fa vivere esperienze.



02/12/2024 17:41

Gruppo Gettinoni, Sabrina Nadaletti

Focus sulla soddisfazione del cliente, con continui investimenti in comunicazione e prodotto. A partire dalla novità assoluta delle Sea Destinations che da questa primavera rivoluzionano il modo di vivere la crociera Costa. È il messaggio che si portano a casa gli oltre 700 agenti Protagonisti del Mare (PdM) sbarcati dalla crociera evento Sanremo PdM 2024 a bordo di Costa Smeralda, culminata con la premiazione dei migliori partner della compagnia. Quattro giorni intensissimi di musica, serate con artisti di caratura internazionale, party a tema, eventi unici come The Voice of the Sea PdM Edition, in cui gli ospiti hanno messo alla prova le proprie doti canore davanti a una giuria stellare composta da Orietta Berti, Fabio Rovazzi e dal comandante di Costa Smeralda, Giovanni Cosini. Una crociera unica ed esclusiva, durante la quale gli agenti hanno potuto immergersi in quella che a tutti gli effetti può essere considerata una Sea Destination, vivendo esperienze "speechless", che lasciano senza parole, e che declinate in tanti modi diversi sono poi alla base dell'innovativo concept di Costa. Ma sono stati anche giorni di incontri con il top management di Costa Crociere, che non ha mancato di condividere la soddisfazione per la chiusura di un anno decisamente positivo. «Il 2023 è stato un anno molto importante - ha dichiarato Luigi Stefanelli, Southern Europe Region associate vice president - Un anno di recupero, di rilancio, a due velocità. Un primo semestre con un tasso di velocità delle prenotazioni leggermente inferiore, il secondo semestre decisamente superiore a qualunque aspettativa. Quindi un anno importantissimo, in cui ci è stato anche riconosciuto dalla corporation un ruolo guida all'interno del gruppo Carnival. E anche l'abbrivio del 2024 è sicuramente incoraggiante, con una tendenza migliorativa rispetto allo stesso periodo dell'anno

L'agenzia di Viaggi

Focus

Esperienze che vivi tanto quando arrivi in una destinazione a terra, quanto mentre sei in navigazione. Il fatto è che mentre sei in navigazione ci sono anche delle location, o delle destination, che a volte sono più importanti o più potenti di quelle di terra e quindi quello che è fondamentale è rendere tutto il viaggio ricco di esperienze che possono essere tanto di terra quanto di mare. Quando vai in barca, non è il porto quello che conta, ma quello che fai quando vai a visitare una destinazione, poi è dove fermi la barca, dove fai colazione o il bagno. Il concetto è esattamente lo stesso, tradotto ovviamente su scala industriale e nella nostra industria». A fare esempi pratici delle nuove Sea Destinations interviene Riccardo Fantoni, direttore commerciale Italia: «I nostri itinerari si arricchiscono di nuove destinazioni, oltre ai porti. Tra queste, per esempio, la possibilità di fare colazione all'alba nel parco nazionale delle Calanche o davanti a Capri con i faraglioni come sfondo; poter vivere un party hippie chic al tramonto davanti a Formentera, un jungle party al largo di Ibiza o un sea party con dj set nella rada di Mykonos; fare stargazing mentre si naviga nel buio assoluto del Mediterraneo o del Mar Baltico; assistere a uno spettacolo di luci sulle più affascinanti creature marine attraversando il Santuario dei Cetacei; navigare nel fiordo di Geiranger accompagnati dal racconto di leggende nordiche; fare meditazione nella magica atmosfera del sole di mezzanotte; ammirare le danze dei Dervisci rotanti lungo lo Stretto dei Dardanelli. Un'esperienza, questa, possibile anche a chi sceglie l'itinerario novità 2024 di Costa Fortuna, un flying cruise con volo e imbarco ad Atene, che consente di fare scali di giornate intere, nelle isole greche e a Istanbul, dove siamo l'unica compagnia presente». Al momento, le nuove Sea Destination sono 18 tra Mediterraneo e Nord Europa, ma altre sono allo studio. Ad affiancarle, una strategia comunicativa più evocativa ed emozionale rispetto al passato, basata sul nuovo posizionamento attraverso un linguaggio diretto a un target molto più ampio. «La traiettoria degli ultimi anni è decisamente innovativa - ribadisce Stefanelli - Attraverso questo linguaggio nuovo, partnership nuove, vedi Sanremo tra le altre, abbiamo già raggiunto importanti risultati e questo è quello che ci ha consentito di arrivare a clienti nuovi. E se noi riusciamo ad arrivare a clienti nuovi è soprattutto tramite le agenzie, che possono contare su un'azienda che continua a investire per interessare il cliente, per generare domanda, traffico presso il vostro punto vendita perché il canale trade per noi è e resta centrale". Ecco l'elenco completo delle agenzie di viaggi premiate (con i nomi degli agenti che hanno ritirato il premio), in occasione della 28ª edizione di Protagonisti del Mare, che si sono distinte per i loro risultati e il supporto al brand, suddivise in 32 categorie di premiazione. Nel corso della cerimonia sono stati consegnati anche riconoscimenti ai Network Welcome Travel Group e Gattinoni, alle testate trade, ai blogger, il premio alla Carriera "Piero Pagni" e il premio Costa Crociere Foudation-Guardiani della Costa. Vincitrice della prima edizione di The Voice of the Sea è stata Emma Stamelluti di Red Orange Tours. Sole Mare Viaggi, Gianfranco Cocco Dondequiera, Valeria Masoni Tiepolo Viaggi, Erica Laurenti Centro Otemanu Vacanze, Stefania Locci Sud Quinci Viaggi, Leonardo Quinci Nazionale Silli Viaggi, Giovanni Duri Centro Narramondo, Paola Di Donato Sud Tutto Colorato, Chiara D'asta

L'agenzia di Viaggi

Focus

Nazionale Boomerang Viaggi, Giulia Sabbatini Centro Adesso Sole, Elena Alvoni e Laura Pareschi Sud Mete D'autore, Domenico Mostaccio Nazionale Sentirsi Viaggiatori, Giulia Sabbatini Centro Gremi Viaggi, Francesca Pintus Sud Altea Viaggi, Marcello Nardo Nazionale Zuma Viaggi S.R.L., Fabiana Mucci Centro Rock&Roll Viaggi, Gianmarco Casavecchia Sud Ribes Viaggi, Mino Pentimone Nazionale Jonica, Angelo Perissinotto Centro Business Class, Laura Delia Sud I Mille Viaggi, Giovanna Amato Nazionale Saudage, Maria Grazia e Sonia Patti Centro S'istella Viaggi, Angela Maicu Sud City Pass, Giacomo Bua Nazionale Itavacanze, Raffaele Scialpi Ali&Sof, Alessia Saveri Criluma Viaggi, Antonio Recchi Crociere Gratis, Armando Iammarino Destinazione Sole, Elisabetta Botti Erebus, Francesca Panizzi E Samuele Visentin Fly & Dreams By Caddy, Alessandro Caddeo 4 U Travel, Luca Bondi Isola Bianca, Francesco Sanguinetti Oasi E Miraggi, Pietro Gambuzza Ormas Viaggi, Aldo Ormas Polaris Viaggi, Aldo Bruno Sagist Viaggi, Sergio Palermo >Sogni Ed Emozioni, Marcello Napoli Zuccalà Travel, Pino Federico Premio "Piero Pagni" Alla Carriera Conca D'oro Viaggi, Gino Campanella Over The Top Vi.Def, Andrea Genta Viaggi Lisippo, Raffaella Mazzanti Lory Viaggi, Loredana Leocata Volare Together, Ina Napoli I Viaggi Del Principe, Sandro Ferraro E Gabriele Giana Il Salotto Dei Viaggi, Sebastiano Magistro Fisticara Viaggi, Cristina Pedi e Federica Cusumano Andirivieni Travel, Antonio Tedesco Caputo Viaggi, Marcello D'aniello Osiris Travel, Anna E Pietro Trombetta Il Vagero, Alessio Pagni Adda Viaggi, Andrea Mario mombrini New Feeling Viaggi, Mariano Pinna Conca D'oro Viaggi, Eleonora Campanella Agua Travel, Jenny Triarico Riconoscimento Ai Network Welcome Travel Group, Adriano Apicella Gruppo Gattinoni, Sabrina Nadaletti.