



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 21 marzo 2024**



Prime Pagine

21/03/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 21/03/2024	8
21/03/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 21/03/2024	9
21/03/2024	Il Foglio Prima pagina del 21/03/2024	10
21/03/2024	Il Giornale Prima pagina del 21/03/2024	11
21/03/2024	Il Giorno Prima pagina del 21/03/2024	12
21/03/2024	Il Manifesto Prima pagina del 21/03/2024	13
21/03/2024	Il Mattino Prima pagina del 21/03/2024	14
21/03/2024	Il Messaggero Prima pagina del 21/03/2024	15
21/03/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 21/03/2024	16
21/03/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 21/03/2024	17
21/03/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 21/03/2024	18
21/03/2024	Il Tempo Prima pagina del 21/03/2024	19
21/03/2024	Italia Oggi Prima pagina del 21/03/2024	20
21/03/2024	La Nazione Prima pagina del 21/03/2024	21
21/03/2024	La Repubblica Prima pagina del 21/03/2024	22
21/03/2024	La Stampa Prima pagina del 21/03/2024	23
21/03/2024	MF Prima pagina del 21/03/2024	24

Venezia

20/03/2024	Informatore Navale Costa Crociere condivide le preoccupazioni sul futuro della crocieristica a Venezia	25
------------	--	----

Savona, Vado

20/03/2024	Messaggero Marittimo	26
<u>Genova: avanzano i lavori per la nuova Diga</u>		

Genova, Voltri

20/03/2024	Corriere Marittimo	27
<u>Psa Genova Pra', sicurezza portuale e Intelligenza Artificiale, il futuro é già qui</u>		
20/03/2024	Corriere Marittimo	29
<u>La portacontainer Cosco Shipping Aries, da 20 mila teu, ha fatto ingresso a PSA Genova Pra'</u>		
20/03/2024	Informatore Navale	30
<u>Grandi lancia la linea internazionale verso il Nord Africa e ritorna armatore diretto chiudendo il 2023 con un fatturato in crescita</u>		
20/03/2024	Shipping Italy	33
<u>Approdata a Psa Genova Pra' la prima nave di Cosco da 20.000 Teu</u>		

Ravenna

20/03/2024	(Sito) Ansa	35
<u>Tutto pronto a Ravenna per lo sbarco di 71 migranti</u>		
20/03/2024	Il Nautilus	36
<u>La mancanza di infrastrutture portuali rende difficile la cattura di CO2 a bordo delle navi</u>		
20/03/2024	RavennaNotizie.it	38
<u>Sbarco Life Support di Emergency. Confermato l'arrivo per domani. Al Pala De André le operazioni sanitarie e di polizia</u>		
20/03/2024	Tele Romagna 24	39
<u>RAVENNA: Tutto pronto per lo sbarco di 71 migranti, un giovane andrà in ospedale</u>		

Marina di Carrara

20/03/2024	(Sito) Ansa	40
<u>Nave Geo Barents in porto Marina di Carrara con 249 migranti</u>		
20/03/2024	(Sito) Ansa	41
<u>A Carrara lo sbarco della Geo Barents, a bordo anche 43 minori</u>		
20/03/2024	Rai News	42
<u>Marina di Carrara, sbarcati 249 migranti</u>		

Livorno

20/03/2024	Shipping Italy	43
<u>"Vettore storico" all'Elba, Forship (Corsica Ferries) perde anche in appello</u>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/03/2024	(Sito) Ansa	44
<hr/>		
20/03/2024	Ancona Today	45
<hr/>		
20/03/2024	Ancona Today	47
<hr/>		
21/03/2024	corriereadriatico.it	49
<hr/>		
20/03/2024	vivereancona.it	51
<hr/>		
20/03/2024	vivereancona.it	54

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

20/03/2024	CivOnline	57
<hr/>		

Napoli

20/03/2024	Agenparl	59
<hr/>		
20/03/2024	Il Nautilus	60
<hr/>		
20/03/2024	Informare	63
<hr/>		
20/03/2024	Informatore Navale	64
<hr/>		
20/03/2024	Informazioni Marittime	66
<hr/>		
20/03/2024	Informazioni Marittime	67
<hr/>		

Bari

20/03/2024	Bari Today	70
<hr/>		

20/03/2024 **Il Nautilus** 72
"Approdi": un documentario sulla Puglia e la sua storia vista dal mare attraverso i suoi porti

20/03/2024 **Puglia Live** 74
BIFEST: IL 22 E 23 MARZO ANTEPRIMA MONDIALE DI "APPRODI", DOCUMENTARIO SULLA PUGLIA E LA SUA STORIA VISTA DAL MARE ATTRAVERSO I PORTI

Manfredonia

20/03/2024 **Informatore Navale** 76
Il Liceo "Galilei-Moro" fa orientamento professionale con il Contrammiraglio Guglielmi della Marina Militare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

20/03/2024 **Informatore Navale** 77
RIUNIONE COMITATO DI GESTIONE: AUTORIZZATO L'ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DEL PORTO DI GIOIA TAURO

Cagliari

20/03/2024 **Il Nautilus** 79
STAGIONE SPORTIVA INTENSA PER LO YACHT CLUB COSTA SMERALDA

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

20/03/2024 **Corriere Marittimo** 83
L'ETS comporrà al trasporto marittimo più di tre miliardi di costi nel 2024

20/03/2024 **ilcittadinodimessina.it** 85
Si sono conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del porto di Villa San Giovanni

20/03/2024 **Informare** 86
Ammontano a tre miliardi di euro i costi che lo shipping deve sostenere nel 2024 per l'inclusione nell'EU ETS

20/03/2024 **Informazioni Marittime** 88
L'Emission Trading System costerà 3 miliardi all'armamento italiano nel 2024

20/03/2024 **Messaggero Marittimo** 90
Villa San Giovanni conclude i dragaggi

20/03/2024 **Sea Reporter** 91
ETS, costi per più di tre miliardi per le emissioni 2024

20/03/2024 **Ship Mag** 93
Ets, 3 miliardi di euro l'aumento dei costi per gli armatori nel 2024

20/03/2024 **Shipping Italy** 95
Gli armatori pagheranno tre miliardi per le loro emissioni nel 2024

20/03/2024 **Stretto Web** 97
Villa San Giovanni, conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del porto

20/03/2024	Stretto Web	98
Sicilia hub commerciale del Mediterraneo verso il Nord Europa, tra le opere prioritarie anche il Ponte sullo Stretto		
20/03/2024	TempoStretto	101
Villa San Giovanni. Conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del Porto		

Catania

20/03/2024	Catania Oggi	102
Il futuro porto di Catania aperto ai cittadini		
20/03/2024	Eco del Sud	104
Il futuro porto di Catania: aperto ai cittadini, green, smart e con previsioni di crescita esponenziali		
20/03/2024	IL Sicilia	106
Area crociere, waterfront e spazi per pescherecci e cantieristica: presentato il nuovo Piano regolatore del porto di Catania CLICCA PER IL VIDEO		
20/03/2024	La Sicilia Web	108
Green e smart: ecco il futuro porto di Catania		
20/03/2024	La Voce dell Isola	109
Illustrato il nuovo Piano Regolatore del Porto. Il futuro porto di Catania: aperto ai cittadini		
20/03/2024	lasicilia.it	111
AdSp, il nuovo piano regolatore per il porto di Catania: politiche green e sostenibilità		
20/03/2024	LiveSicilia	112
Porto di Catania, l'apertura alla città nel nuovo piano regolatore		
20/03/2024	Lora	114
Il futuro porto di Catania: aperto ai cittadini, green, smart e con previsioni di crescita esponenziali		
20/03/2024	Messaggero Marittimo	116
Catania, ecco il nuovo Piano Regolatore Portuale		
20/03/2024	New Sicilia	118
Catania, presentazione Piano Regolatore del Porto - DETTAGLI		
20/03/2024	Ship Mag	119
Catania, area crociere di 84mila metri quadri nel piano regolatore portuale. Obiettivo: 900mila passeggeri nel 2040		
20/03/2024	Shipping Italy	120
Prima 'uscita pubblica' per il nuovo Piano Regolatore Portuale di Catania		
20/03/2024	Travelnostop	122
Aperto, green e smart: come sarà il futuro porto di Catania		
20/03/2024	Web Marte	123
Catania Presentato il nuovo Piano Regolatore del porto		

Focus

20/03/2024	Il Nautilus	124
L'import del gas russo è azzerato		
20/03/2024	Informatore Navale	126
FINCANTIERI E SAIPEM: COLLABORAZIONE NELLA DIMENSIONE SUBACQUEA		

20/03/2024	Informatore Navale	127
<hr/>		
20/03/2024	Informatore Navale	129
<hr/>		
20/03/2024	Informazioni Marittime	131
<hr/>		
20/03/2024	Sea Reporter	132
<hr/>		
20/03/2024	Sea Reporter	135
<hr/>		
20/03/2024	Ship Mag	137
<hr/>		
20/03/2024	Shipping Italy	138
<hr/>		
20/03/2024	The Medi Telegraph	139
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

DIEGO M MILANO

OGGI GRATIS
Le prime pagine
Il Corriere racconta
in edicola con il quotidiano
ogni mercoledì e giovedì

Pact4Future
L'inclusione,
la forza delle parole
di **Mahmood**
a pagina 24

OUTERWEAR PASSION

Noi, la Ue, l'Africa

I GIOVANI TALENTI PER L'ITALIA

di **Maurizio Ferrera**

Il partenariato strategico con l'Egitto, avviato con il recente viaggio al Cairo di Giorgia Meloni, Ursula von der Leyen e tre altri primi ministri Ue, è stato criticato per due motivi. L'Egitto è un Paese autoritario che non rispetta i diritti umani; i fondi che la Ue trasferirà saranno principalmente destinati a bloccare le partenze di migranti, minacciando la loro sicurezza. Le preoccupazioni sono fondate, ma il partenariato contiene molti altri progetti, fra cui misure volte a facilitare l'ingresso regolare in Europa di giovani qualificati. Può sembrare una iniziativa di poco conto, o addirittura una foglia di fico. Ma se ben finanziata e organizzata, la «mobilità internazionale dei talenti» aiuterebbe l'economia egiziana e contribuirebbe a risolvere la sfida demografica dell'Europa. Per sostenere economicamente l'invecchiamento della popolazione, i Paesi Ue hanno bisogno di più crescita e innovazione. Senza un rapido incremento delle competenze dei giovani (in particolare nelle discipline Stem), questo obiettivo risulta difficilmente raggiungibile. In diversi Paesi Ue e in molte regioni al loro interno il «bacino dei talenti» è attualmente sottodimensionato. La quota di laureati nella classe di età 25-34 è pari al 41% in media Ue, solo il 21% in Italia. Un numero già oggi insufficiente per riempire i posti di lavoro nei settori dell'economia verde, di quella digitale e di quella «blanca» (servizi socio-sanitari).

continua a pagina 30

Schlein: «La premier è incoerente su tutto». Conte: «Così ci porta alla terza guerra mondiale»

Russia, scintille alla Camera

Meloni: su Kiev contano i voti. L'abbraccio a Salvini. Opposizioni all'attacco

La premier Giorgia Meloni interviene in Aula dopo le polemiche sulle elezioni in Russia e il conflitto in Ucraina. «Non ho avuto bisogno di arrivare al governo per garantire il sostegno a Kiev. Contano i voti». L'abbraccio con il leader della Lega Matteo Salvini. Sulla vittoria di Putin la segretaria del Pd Elly Schlein attacca la premier ricordando il messaggio di felicitazioni che aveva inviato allo zar dopo le elezioni del 2018. Poi l'attacco del leader del M5s Giuseppe Conte che accusa la premier di portarci alla terza guerra mondiale.

da pagina 2 a pagina 6
Basso, Breda M. Cremonesi Logroscino, Piccolillo



GIORGIA E MATTEO. IL RETROSCENA

Una pace breve e plateale, poi riparte la sfida leghista

di **Monica Guerzoni**

Giorgia e Matteo, una riconciliazione troppo breve e a favore di telecamere, poi nuove tensioni.

a pagina 3

L'INTERVISTA / CHIARA APPENDINO (M5S)

«Il campo largo con il Pd? Ogni regione fa storia a sé»

di **Emanuele Buzzi**

In Piemonte lo strappo è dovuto alle «forzature» del Pd, dice Appendino.

a pagina 11

LO SCONTRO CON IL VIMINALE

Bari e l'ipotesi di scioglimento Decaro in lacrime: levatemi la scorta



di **Alessandra Arachi e Fabrizio Caccia**

«S» e c'è anche un solo sospetto di infiltrazione della criminalità nel Comune, lo rinfaccio alla scorta». Il sindaco di Bari Antonio Decaro in lacrime dopo l'ipotesi di scioglimento del Consiglio.

alle pagine 8 e 9
Frignani, Strippoli

La storia Sabalenka in campo a Miami: sconvolta, ci eravamo lasciati



La tennista bielorusa Aryna Sabalenka, 25 anni, si allena a Miami, dove ha deciso di scendere in campo dopo il suicidio dell'ex compagno Konstantin

La campionessa, il dolore e quella scelta di giocare

di **Monica Scozzafava**

«Torno a giocare»: la scelta di Aryna Sabalenka, la tennista numero 2 al mondo, dopo la tragica fine di Konstantin Koltsov, suo compagno per tre anni, morto dopo un volo dal balcone di un resort a Miami. La tennista sui social: sconvolta, ci eravamo lasciati.

a pagina 53

Il caso Da Pisa a Torino e Bologna Gli atenei e Israele, cresce la tensione sul «boicottaggio»

di **Valentina Santarpia e Alfio Sciacca**

«S» top alla ricerca con Israele», bufera sull'ateneo di Torino. Il boicottaggio verso Israele si allarga ad altre università, da Bologna a Pisa gli studenti chiedono di disdire gli accordi.

alle pagine 12 e 13

Milano La Curia difende il preside Ramadan a scuola, stop del ministero: chiusura irregolare

di **Giovanna Maria Fagnani**

«I» rregolare la chiusura della scuola per la fine del Ramadan». Così l'ufficio scolastico regionale sul giorno di vacanza deliberato dall'Istituto di Pioletto. Ma la Curia difende il preside.

a pagina 20

IL ROMANZO UFFICIALE

MAREFUORI

LE FORME DELL'AMORE

40321
9 771120 498108

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Jared Kushner, ex (?) consigliere di Donald Trump e marito di sua figlia Ivanka, sostiene che il lungomare di Gaza ha un grande valore immobiliare. Il suocero aveva appena affermato che in alcuni casi i migranti non sono persone, ma animali: immagino il livello della conversazione nelle cene di famiglia. La prima reazione alle parole del genero è: dai, non può averle dette davvero. Non adesso, non con la gente che su quel lungomare ci muore. Sarà stato frainteso, decontestualizzato. Tra l'altro parlava ad Harvard, mica a una convention di agenti immobiliari. Effettivamente Kushner ha poi articolato meglio il suo pensiero, deplorando che la gente di Gaza non si sia mai concentrata abbastanza sul miglioramento del proprio standard di vita. Come non dargli ragione.

Immobiliare Gaza

Se invece di perdere tempo a lamentarsi, i palestinesi avessero messo in piedi un franchising edilizio, sai quanti resort sarebbero riusciti a completare? E oggi Gaza sarebbe un paradiso per milionari in cui Kushner potrebbe giocare a golf con suo suocero.

Ma ormai quel che è stato è stato, sembra riconoscere a malincuore il Generissimo. E suggerisce a Netanyahu di «ripulire» la Striscia, qualunque cosa intenda dire con quel verbo, e spostare gli abitanti nell'accogliente deserto del Negev. Lì non c'è dubbio che i palestinesi potranno finalmente fare soldi a palate costruendo attici esclusivi con vista su un miraggio e parchiglòchi a tema, compresa una Trump Tower a grandezza naturale, tutta di sabbia.

MAK
DESIGN & PASSION

www.makwheels.it





Il governo fa retromarcia sul regalo a Mediaset e affossa la proposta Conte sul conflitto d'interessi volgandola in legge delega. Solo interessi, nessun conflitto



octopus energy
Energia rinnovabile a prezzi accessibili

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

octopus energy
Energia rinnovabile a prezzi accessibili

Giovedì 21 marzo 2024 - Anno 16 - n° 80
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

CALDEROLI ALLA COLLEGA
"Premierato, zero dibattito prima che vada in aula"

SALVINI A PAG. 8

BOCCIATO SULLA SANITÀ
Pnrr, Fitto contro Corte dei Conti: "Parlano troppo"
A PAG. 8

MA NESSUNO LO VUOLE
Renzi inonda bus e stazioni: spesa di 250 mila euro
MARRA A PAG. 16

IL PIANO STRATEGICO
Poste punta tutto sulla finanza: così sprema la "base"
BORZI A PAG. 9

CONSIGLIO COMUNALE
Miran Hrovatin, ucciso con Alpi, diventa donna

Giuseppe Pietrobelli
Celebrare, trent'anni dopo, l'omicidio di un proprio concittadino avvenuto in un teatro di guerra e scambiarlo per unadonna. Nell'aula del consiglio comunale di Trieste, il presidente della stessa assemblea, Francesco Di Paola Panteca, è rimasto vittima di un'autentica gaffe di conoscenza, piuttosto che di un lapsus della parola.
A PAG. 13



RISCHIO COMMISSARIAMENTO Ispezione ieri in prefettura

Piantedosi assedia Bari, però il Comune respinse la cosca

Tra i primi atti di Decaro, nel 2015, ci fu la cancellazione del concerto in spiaggia del figlio del boss Parisi. E anche il pm che ha terroretato la città dice: "Un caso citroscritto"



DE CAROLIS, MANTOVANI E MASSARI A PAG. 6-7

PACE IL CREMLINO LO VUOLE A GIUGNO. LUI: "OGNI SFORZO PER TRATTARE"

**Il Papa invitato a Mosca
Meloni si dà al teatrino**



PREMIER AL SENATO
CONTE: "CI PORTA ALLA GUERRA". E LELSI INFILA NELLA GIACCA. DOMANI CONSIGLIO UE ARMATO: "ALTRI 3 MLD PER KIEV". GLI EUROPEI SONO STUFI
CALAPÀ, GIARELLI, GROSSI E PROIETTI DA PAG. 2 A 5

L'EXPORT DEL SETTORE DECUPLICATO
Paradosso sanzioni: la battaglia del grano la sta vincendo Putin, a tutto danno dei cereali ucraini
IACCARINO A PAG. 2-3

COSPITO RESTA AL 41BIS
Ardita: "Le celle aperte han dato le carceri ai boss"



CAIA E MASCALI A PAG. 15

- LE NOSTRE FIRME**
- Lerner Meloni, la guerra ai migranti a pag. 11
 - Arlacchi La truffa che spinse Putin a pag. 17
 - Truzzi Università, censure e idiozie a pag. 11
 - Sottosopra Manuale per Ue migliore a pag. 11
 - Palombi Macron col Kiev degli altri a pag. 13
 - Luttazzi Ricky Gervais fa il cazzaro a pag. 10

UNA VITA DA SINATRA
The Voice: boss, flirt, bustarelle e John Kennedy
MANNUCCI A PAG. 18

La cattiveria
Armi all'Ucraina, Bruno Vespa invia i droni di Porta a Porta
LA PALESTRA/FEDERICO SIMONCINI

Promemoria

» Marco Travaglio

Breve promemoria per la Meloni e quelli che "Putin non vuole trattare, ma comunque con lui non si tratta perché ha invaso l'Ucraina" (oh bella: bisogna trattare proprio perché l'ha invasa). Zelensky ha vietato i negoziati per decreto. Putin, anche nell'ultimo discorso (tagliuzzato e eribaltato dai media occidentali), ha detto l'opposto: "Negoziare ora solo perché l'Ucraina sta finendo le munizioni e le serve una pausa per rifornirsi di armi, è ridicolo. Ma siamo pronti a un dialogo serio per risolvere tutti i conflitti e le controversie con mezzi pacifici, con garanzie serie per la sicurezza russa". L'unico modo per sapere se mente è andare a vedere il bluff. Ricordando che due anni fa Putin e Zelensky, dopo vari incontri dei negoziatori in Turchia con Erdogan e l'israeliano Bennett mediatori, avevano accettato un piano di pace in 15 punti, svelato dal Financial Times: Mosca si ritirava dopo tre settimane d'invasione e non toccava Zelensky; Kiev rinunciava alla Nato e alle sue basi militari e sistemi d'arma e dava autonomia al Donbass in cambio di garanzie di sicurezza da Usa, Regno Unito e Nato.

15.3.2022, Zelensky: "Ammettiamo che non possiamo entrare nell'Ue e nella Nato". Biden si mette di traverso dando a Putin del "criminale di guerra". 17.3, Kiev: "Soluzione possibile, dieci giorni per la pace". 21.3, Zelensky: "I compromessi Ucraina-Russia saranno decisi da un referendum ucraino. Si possono mettere ai voti le garanzie di sicurezza e lo status dei territori temporaneamente occupati in Donetsk, Lugansk e Crimea". 22.3, Zelensky invita il Papa a Kiev e lo propone "garante della sicurezza" post-negozio. 26.3, Biden: "Putin macellaio, non può restare al potere". 27.3, Zelensky: "Neutralità e accordo su Crimea e Donbass in cambio della pace". 28.3, Zelensky a giornalisti indipendenti russi: "Lo status neutrale e non nucleare dell'Ucraina siamo pronti ad accettarlo: la Russia ha iniziato la guerra per ottenere questo. Poi servirà discutere e risolvere le questioni di Donbass e Crimea. Ma capisco che è impossibile portare la Russia a ritirarsi da tutti i territori occupati: porterebbe alla terza guerra mondiale". 5.4, Biden coglie i morti di Bucha al balzo per affossare i negoziati: "Non si tratta con un criminale di guerra che va processato". Zelensky lo ignora: "Tragedie del genere... ti colpiranno sul polso mentre si fa una o l'altra trattativa. Ma dobbiamo cercare opportunità per compiere questi passi". 9.4. È il giorno della firma dell'intesa russo-ucraina, che non ci sarà mai: Boris Johnson si precipita a Kiev e minaccia Zelensky: "L'Occidente non sosterrà alcun accordo di pace" (versione *Ukrainska Pravda*). "Non negoziate e continuate a colpire Putin" (versione Bennett). Mezzo milione di morti fa.

IL FOGLIO



quotidiano

ANNO XXIX NUMERO 69

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

GIOVEDÌ 21 MARZO 2024 - € 1,80 + € 0,50 con il POGGIO REVIEW n. 27

Prima Trump, poi gli italiani. Il sostegno di Salvini a The Donald non è solo irresponsabile, è contro gli interessi dei suoi stessi elettori

Prima Trump, dopo gli italiani. Non contenta di aver già espresso la sua solidarietà a Vladimir Putin, per difendere il presidente russo da tutti coloro che incredibilmente considerano le elezioni...

Ma non è geniale del trumpismo. Esemplari? Facile. Gli artigiani, i commercianti, gli imprenditori, gli agricoltori. Per ciascuna di queste categorie, l'arrivo di Trump sarebbe una catastrofe per varie ragioni.

Imprenditori, commercianti, gli agricoltori: "A causa della politica commerciale dell'Amministrazione Trump, il nostro patrimonio economico e di cultura alimentare è a rischio", scrive all'epoca Confindustria.

Balle da rottamare sull'economia

Free Mazzatoli Col ragioniere in ostaggio, il governo presenta leggi onerose senza coperture

Roma. "Liberate Mazzatoli dallo sgabellino". È un bravo ragazzo". L'ostaggio in questione, evidentemente in mano ad algio, è il Ragioniere dello stato Biagio Mazzatoli.

Lo spread scende, soprattutto per fattori esterni. L'Italia deve migliorare il rating da tripla B

Negli ultimi sei mesi lo spread dell'Italia (il differenziale di interesse fra i titoli di stato italiani e quelli tedeschi con scadenza a dieci anni) è sceso di oltre 80 punti base, raggiungendo un livello di 125 che non si vedeva dalla fine del 2021.

Meloni e la zona rossa

Circolare di Palazzo Chigi per le delegazioni dei ministri e le aree di accesso durante il Cdm

Roma. Zona rossa a Palazzo Chigi per i Consigli dei ministri. Da qualche settimana una circolare del segretario generale Carlo De Dominicis - dirigente di fiducia del sottosegretario Alfredo Mantovano - impone ai singoli ministri di presentarsi con massimo due persone quando il governo si riunisce.

Evviva il fuori onda

E bravo Fiorello che perdona. Ma niente falsi perbenismi: i buoni sentimenti vanno già in onda

Bravo Fiorello, che ha perdonato il fuori onda e, come dicono gli anglosassoni del matrimonio, a shocking invasion of privacy. In due si guadagna un mondo di bene e si realizza il meglio della vita, ma si perde il buon isolamento, quella indisciplinata e naturale tendenza a coltivare l'amor proprio come quando dove si desidera. Se poi quel "due", con il fuori onda, diventa la comunità degli spettatori, il circolo esclusivista dei guardoni e degli origliatori, il guaio è ancora più grosso, letale. Si manda in onda quel che non si desidera, quel che non si fa, quel che non si fa mai, quel che non si fa mai, quel che non si fa mai.

Troll di Mosca

Navalny, Salisbury, Berlino e tutte le volte che si dice: che interesse avrebbe avuto Putin?

Roma. Alla tomba di Alexei Navalny, nel cimitero moscovita Borovskoe, tutti i giorni ci sono cittadini con i fiori in mano. L'oppositore è morto più di un mese fa, i funerali si sono tenuti l'ultimo giorno di febbraio e i russi continuano ad andare alla sua tomba, un posto molto sorvegliato. La morte dell'oppositore ha colpito anche chi non aveva mai pensato di votarlo, semmai fosse stato possibile visto che non gli è mai stato concesso di candidarsi. Anche chi era convinto, per fedeltà incrollabile nei confronti delle istituzioni russe, che qualcosa di sbagliato dovesse pur averlo fatto se era in prigione. Vladimir Putin ha capito che la morte del suo oppositore aveva allargato i confini del dissenso e la notte della sua elezione farfarsella non soltanto ha pronunciato per la prima volta il suo nome, ma ha confermato la tesi dei collaboratori di Navalny. (Fiammanti segue a pagina quattro)

"Perché ho detto no"

Parla l'unica docente dell'Università di Torino che si è opposta al boicottaggio di Israele

Roma. "Sono contraria ai boicottaggi accademici, a esclusione di ricerche a sfondo bellico, e non è questo il caso, perché penso che le collaborazioni fra scienziati e gli accademici condividono valori di ricerca della verità, al di là di barriere di ogni tipo. Questo è un elemento di unità e coesione a livello planetario". Lo dichiara all'Università di Torino la professoressa Susanna Terracini, matematica di fama mondiale, l'unica componente del senato accademico dell'Università di Torino a essersi opposta martedì all'approvazione della mozione che vieta la partecipazione dell'ateneo a un bando di collaborazione con università e istituti di ricerca israeliani. Quella di Torino è la prima università italiana a prendere una posizione simile, definita "preoccupante" dalla premier Meloni. (Antonicucci segue a pagina quattro)

Lavoro e redditi

L'occupazione è forte ma il paghe restano basse. La vera distanza con l'Europa è sui salari più alti

E' noto che negli ultimi mesi il numero degli occupati e il numero dei dipendenti con contratti a tempo indeterminato hanno raggiunto il valore massimo da quando esistono le statistiche in Italia. Invece di concentrarsi sul tema dei bassi salari - salario minimo legale per i lavoratori a basso reddito e rinnovo possibilmente generoso dei contratti per tutti - si accanisce a dimostrare l'indimostrabile, ovvero che le quantità di lavoro sarebbero in verità in calo. E così l'aumento dell'occupazione è un fatto banale perché le ore lavorate totali sono tuttora inferiori al picco 2007/2008; i dati sull'occupazione sarebbero gonfiati dalla presenza in crescita di casalinghi e lavoratori part-time e i contratti a termine sarebbero in crescita (ci sarebbero addirittura 11 milioni di precari).

Btp da esportazione

Tralasciando le tesi autarchiche, la spinta degli stranieri è utile a ridurre il costo del nostro debito

La presidente del Consiglio, Laura Geronzi, non manca di vantare la grande capacità del nostro paese a collocare il proprio debito pubblico. L'ultima esternazione recita: "Col mio governo abbiamo il record di vertici amministrativi in visita dei mercati esteri, ma anche il grande risultato del Btp Valore, un titolo che ha raccolto 33 miliardi in tre emissioni che per me è importante perché dobbiamo rimettere gran parte del debito italiano in mani italiane". Ora, senza scomodare la buonamini di Massimo Caltanico, è decisamente meglio riuscire a vendere il proprio debito in scioltezza e a tassi in calo anziché con difficoltà e a costi elevati, ma la premier sembra le basi della logica, con simili manifestazioni di orgoglio patriottico. L'ultimo collocamento del Btp indicizzato all'inflazione europea ha visto un aumento complessivo per 41 miliardi a fronte di una emissione da 5 miliardi. Il collocamento è stato di tipo sindacato, dove cioè un gruppo di banche italiane e internazionali collocano il titolo presso la propria clientela. (Sironi segue a pagina quattro)

Dietro il caso Bari

Le pressioni del centrodestra su Piantedosi, le deboli accuse dei magistrati, lo show di Decaro

Roma. Mettendo da parte la reazione, per molti versi scomposta, avuta ieri dal sindaco Antonio Decaro, la decisione del ministro dell'Interno Matteo Piantedosi di nominare un commissario di mandato verificatore l'ipotesi di scioglimento del comune di Bari fa sorgere interrogativi interrogativi. Due sono gli elementi su cui si è fondata la decisione. "L'iniziativa si è resa necessaria" - ha ripetuto Piantedosi al Tg1 - a seguito di una indagine giudiziaria molto importante che ha portato a 130 arresti tra cui anche un consigliere comunale di una struttura di commissariamento, ai sensi della normativa antimafia, di un'azienda municipalizzata totalmente controllata dal comune di Bari". Il primo elemento, l'arresto di questo consigliere comunale, accusato di voto di scambio, sembra essere davvero di poco conto. (Antonicucci segue a pagina quattro)

I baci non definitivi

Meloni e Salvini dissimulano le tensioni. Cento show che attacca Biden. Gelo di Schlein

Roma. I baci sono definitivi (come da titolo di un folle libro di Buttafuoco)? Oppure quelli di ieri così plateali, alla Camera, tra Giorgia Meloni e Matteo Salvini servono solo a dissimulare uno scontro politico che sembra insuperabile? La risposta dopo le europee. Fino a quel giorno la premier e il suo vice, dalle uscite così imbarazzanti sulla politica estera, sembrano essere condannati a una convivenza fatta di parole, amore e tanta fantasia. Intanto il 19 aprile a Potenza salveranno insieme sul palco (con Tajani) per le regionali in Basilicata. (Cantieri segue a pagina quattro)

Quando s'incezza Depp

Contro Mastro Cilegia

La rissa non proprio da Oscar di Amber Heard quando decise di accusare a mezzo stampa l'ex marito Johnny Depp di violenze domestiche e quant'altro non deve avere ignoto niente a un sacco di gente. Ma siccome a Hollywood anche i sequel del dramma familiari si trasformano in farsa, ora Johnny Depp si ritrova alle prese con un'altra agguerrita accusatrice. L'attrice Lola Glaudini, il cui fondamentale contributo alla storia del cinema è di essere sfuggita, ha accusato l'attore di "abusi verbali", qualsiasi cosa significhi, sul set di un film del 2001, Blue, in cui ebbe una partecina. La cosa strabiliante (diciamo così) per evillare altri "abusi verbali" è la sua versione dei fatti (che Depp nega): lei avrebbe riso sul set ma un ordine del regista, e invece Depp imbullato le avrebbe gridato cose tipo: "Chi c'è? Io credo di essere" e "stupido idiota". Che del resto è il minimo che una star possa dire a una comparsa che gli ha fatto perdere la concentrazione. Ma la cosa ancor più strabiliante è la data: 2001. Si è mortale una ventata anni dopo. "La cosa mi colpì perché di Depp, quando lo accusavo, di venia una vera belva ma in tribunale, la cosa più ridicola di questo sequel è il paradigma vittimario quando è ridotto a farsa. (Marzotto Crippa)

Tra i democratici

Alle primarie in Illinois è discusso molto di medio oriente. Hanno vinto i candidati pro Israele

Milano. Il sostegno a Israele dato dall'Amministrazione Biden sta avendo un impatto sulle primarie democratiche in corso in vista di novembre - primarie dall'esito scontato ma in cui ogni volta si valuta quali possano essere i punti critici per la rielezione dell'attuale presidente americano. Questa settimana si è votato in cinque stati americani, anche per scegliere i candidati per il Congresso, e queste sono naturalmente conteste molto più seguite e partecipate. E il segnale che è arrivato è che non è detto che sostenere Israele faccia perdere i democratici. Il caso più rivelatore è quello dell'Illinois. Nello stato di Bari, dall'altra chi parla di genocidio a Gaza e della necessità di un cessate il fuoco senza condizioni. (Sironi segue a pagina quattro)



Quanto numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



il Giornale



GIOVEDÌ 21 MARZO 2024

DA 50anni CONTRO IL CORO

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 69 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Editoriale

GARANTISTI SEMPRE MA MARTIRI È TROPPO

di Augusto Minzolini

Di fronte ad un'infiltrazione mafiosa nelle istituzioni come quella che sta emergendo a Bari, la politica dovrebbe essere unita nella ricerca della verità. Invece, nel capoluogo pugliese si è scatenato un duello rusticano con parole al vetriolo solo perché il ministro dell'Interno, alla luce del lavoro svolto dalla magistratura, ha messo in piedi una Commissione che dovrebbe decidere se sciogliere o meno il consiglio comunale di Bari per mafia. Un atto dovuto anche per dissipare ogni ombra su una città che nel prossimo mese di giugno accoglierà il vertice del G7 e sarà sotto gli occhi di tutto il mondo (una scadenza che sicuramente rientrerà nelle valutazioni di Piantedosi).

Il sindaco Antonio Decaro, uno dei possibili leader del centrosinistra o del «campo largo», semmai si farà, per questa ragione ha attaccato a testa bassa governo e centrodestra, paragonandoli ai «Savastano di Gomorra», e ha ricordato di essere stato minacciato più volte dalle cosche.

Il primo cittadino ha usato una violenza verbale che poco si attaglia alla sua persona e all'incarico che ricopre, magari determinata dalla circostanza di essere stato tirato in ballo dal pentito che ha innescato l'indagine. Un pentito ritenuto credibile dagli investigatori visto che ha portato a 130 arresti, ma le cui dichiarazioni, almeno per quanto riguarda Decaro - per essere precisi -, non hanno avuto riscontri.

Allora partiamo dal presupposto che se si è garantisti lo si è sempre. Anche in questo caso. Inoltre, almeno il sottoscritto, ha sempre avuto grandi riserve su come vengono utilizzati i pentiti di mafia in Italia. Un atteggiamento, però, va ricordato, che non hanno avuto tutti, specie a sinistra, se si pensa alla persecuzione di cui è stato oggetto Giulio Andreotti per il presunto bacio di Riina. O, ancora, ai tanti processi sulle trattative Stato-mafia che hanno portato alla sbarra numerosi servitori dello Stato, tutti finiti nel nulla. Oppure alle inchieste demenziali sui rapporti tra mafia e Forza Italia.

Proprio per questo Decaro, di cui si può anche comprendere lo stato d'animo, deve evitare di usare espressioni colpevoliste verso gli altri, alzare i toni, lanciare accuse a 360 gradi o atteggiarsi a martire, non fosse altro perché è la tattica tipica del Masaniello che mette le mani avanti per non cadere indietro. Anzi, proprio per il ruolo che ricopre e il fatto di essere stato chiamato in causa da un pentito, dovrebbe essere il primo ad esigere un chiarimento, a chiedere di andare fino in fondo - pure con il lavoro della Commissione richiesta del ministro dell'Interno - per spazzare via ombre e dubbi. Un chiarimento, ovviamente, che non sia animato da un pregiudizio politico. In più dovrebbe far tesoro - ma non solo lui - di quest'esperienza a futura memoria, quando in simili frangenti si troveranno altri.

COMUNE A RISCHIO SCIOGLIMENTO

Il caso Bari ora spaventa la sinistra

Un pentito tira in ballo il sindaco. Bufera su possibili infiltrazioni malavitose

Felice Manti

■ Il governo invia gli ispettori al Comune di Bari. L'inchiesta è su possibili infiltrazioni mafiose. Il caso è politico, Decaro si scaglia contro Piantedosi e il centro-destra: «Non assisterò in silenzio a questa operazione di inversione della verità

e di distruzione della reputazione di una amministrazione sana e di una intera città». Il ministro: «Capisco l'amarezza del sindaco, ma noi stiamo dichiarando guerra alle mafie non agli amministratori locali».

con Pasquale Napolitano alle pagine 2-3

LE REAZIONI DELL'OPPOSIZIONE

Quelle norme antimafia difese solo se fa comodo

Filippo Facci a pagina 3

ALLA CAMERA

Meloni-Salvini, un abbraccio in Aula per provare a spazzare via i veleni

Adalberto Signore a pagina 7



LA POLEMICA DI PIOLTELLO

«Irregolare chiudere la scuola per Ramadan»

Valditara: «C'è troppa demagogia, in quell'istituto rendimenti bassi»

NON SOLO TULLIANI

La felicità delle famiglie si ferma all'odore dei soldi

di Valeria Braghieri a pagina 11

DENUNCIATO L'ATTORE

Parla Siffredi: «Nessuna molestia lo sfruttato per la popolarità»

di Hoara Borselli con Tagliaterra a pagina 17

Serena Coppetti

nostro inviato a Firenze

■ «Niente polemiche», ha esordito ieri mattina il ministro Valditara a margine dell'inaugurazione di «Didacta», la fiera sull'innovazione scolastica in corso a Firenze. Le polemiche riguardano la vicenda della scuola *Iqbal Masih* di Pioltello, in Lombardia.

a pagina 9

all'interno

L'ANALISI DEL G L'occasione persa a Rafah e gli errori di Netanyahu

di Edward N. Luttwak

Settimane fa, l'esercito israeliano ha elaborato un piano perfettamente in grado di concludere la guerra a Gaza. La strategia consisteva nello spingere contemporaneamente le forze di terra nel segmento rimanente di Rafah della Striscia per distruggere gli ultimi miliziani di Hamas, aprendo al contempo una via di evacuazione sicura per consentire ai palestinesi sfollati (...)

segue a pagina 12

STOP ALLA GIUNGLA Fisco più facile 750 norme già tagliate

Pietro Ebreo a pagina 10

la stanza di Feltri

alle pagine 20-21

NOVITÀ

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

LALA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

SENZA ORECCIA ARTIFICIALE

Con l'italiano che di più si riduce il tempo richiesto per prendere sonno. Gli ingredienti naturali e vegetali di Lala creano un ambiente ideale di sonno e di vita sana.

BASILICATA SENZA SPERANZA

di Luigi Mascheroni



La speranza, uno, se non ce l'ha, mica se la può dare. Altrimenti Roberto Speranza avrebbe provato a correre per la presidenza della Basilicata. E invece... L'altro giorno il deputato del Partito democratico, e già ministro della Salute negli anni del Covid, ha fatto sapere che lui, potentino e poltronista, non si candiderà alla guida della sua regione. Ovviamente il timore di un flop non c'entra. Il motivo è che i no-vax lo minacciano di morte. Lo ha detto sui social. E i social - il cui responso è più impietoso di quello delle urne - gli hanno subito risposto. Si chiamano reazioni avverse.

Domande che si è posto il web: «Ma il fatto che non lo voterebbe nessuno può

avere influito sulla decisione?». «Vale la regola secondo cui se un posto non è sicuro, va rifiutato?». «Ma allora perché si è candidato in Parlamento?». «Forse che nell'improbabile eventualità di vittoria deve poi amministrare una Regione e quindi lavorare?». «C'entra qualcosa il fatto che in Basilicata lo conoscono troppo bene per votarlo?». «Un dubbio: non è che in Parlamento ha l'immunità, e in Regione no?».

Ma poi. Speranza non è quello che la gente lo fermava in strada per ringraziarlo di aver salvato milioni di vite? Massimo Giannini, persino, si inchinò...

Però, dai. Non disperiamo. Magari poi - immune alla dignità - cambia idea, si candida e vince. Chi può dirlo? In politica finché c'è Speranza c'è vita.

AMICA Chips

IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

GIOVEDÌ 21 marzo 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli+

Giovani
QN Nuove Generazioni

ON distretti
SPECIALE Packaging e logistica

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Pioltello, il ministero e il giorno di festa: irregolare. Altolà del preside

Ramadan, arriva lo stop Ma la Curia: no ai cavilli

Calderola alle pagine 10 e 11



Mafia a Bari, faro del Viminale sul Comune

Dopo l'inchiesta sulle infiltrazioni, il ministro Piantedosi invia gli ispettori. Ma avvisa: «Guerra alla criminalità, non ai sindaci» Consiglio a rischio scioglimento alla vigilia del voto. L'ira di Decaro: rinuncio alla scorta. **Intervista a Emiliano:** il governo sia prudente

Femiani e D'Amato alle p. 2 e 3



Giorgia Meloni alla Camera

La premier attacca il Pd: «Voi ambigui»

Coppari e analisi di Castellani alle pagine 4 e 5



Donzelli, vice del Copasir

«Medio Oriente, l'unica soluzione è nei due Stati»

Pontini a pagina 7

IRANIANA MORTA A NAPOLI, INTERVISTA ALL'ATTIVISTA MOSHIR

Vida Shahvalad, 21 anni, morta insieme al fidanzato italiano per le esalazioni di monossido di carbonio in un garage a Secondigliano



«Vida e le altre, offese nella dignità»

Dopo il caso della ragazza iraniana morta a Napoli e di cui all'inizio le autorità di Teheran non volevano rimpatriare la salma, parla l'attivista per i diritti

umani in Iran Pegah Moshir Pour, nota nel nostro paese per il monologo a Sanremo 2023 sui diritti delle donne. «Vida e le altre come lei sono vittime in-

nocenti di una cultura fondamentalista. La popolazione è vittima di una ristretta cerchia di corrotti anti-occidentali».

Del Prete a pagina 12

DALLE CITTÀ

Il nuovo album della band

La Crus, la storia può ricominciare «Il nostro suono contemporaneo»

Spinelli a pagina 38

Concerti a Cremona e Milano



Bollani, uno e trio «La gioia di vivere in stile danese»

Servizio a pagina 38



Malpensa, volo fermato in pista

Blitz anarchico: rimpatrio flop

Formenti a pagina 18



Diffide incrociate sui figli

Guerra totale tra i Ferragnez

Ponchia a pagina 14



Tentato furto della cartella

Kate «spiata» anche in clinica

Bonetti a pagina 15

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA e CONTEMPORANEA a FIRENZE

da SCHIFANO a BOETTI da MIRÓ a BASQUIAT da WARHOL a CHRISTO

PALAZZO BARTOLINI SALIMBENI

Piazza Santa Trinita 1 (Via Tornabuoni) T. 055 602030

mercoledì-domenica / 11.15-19.00 ultimo ingresso / 18.45 collezione@robertocasamonti.com

Ingresso per gruppi su prenotazione - prenotazioni@collezionerobertocasamonti.com



Oggi l'ExtraTerrestre

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



Culture

ITINERARI CRITICI Da oggi in libreria il volume «La terra più amata. Voci della letteratura palestinese» Massimo Raffaelli pagina 12



Visioni

AL CINEMA «May December», gioco di specchi tra due donne nel film di Todd Haynes con Natalie Portman Giulia D'Agnoletto Vallan pagina 14

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,30

GIOVEDÌ 21 MARZO 2024 - ANNO LIV - N° 69

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Il sindaco di Bari Antonio De Caro durante la conferenza stampa di ieri foto di Donato Fasano

Tempesta perfetta a meno di tre mesi dalle elezioni: sollecitati da Piantedosi, a Bari arrivano gli ispettori. Dopo l'inchiesta per voto di scambio, si rischia il commissariamento. Il sindaco Decaro contrattacca: «Inquietante». Solidarietà dai colleghi Pd, il governo tira dritto pagine 2,3



Cinici e Bari

all'interno



Bruxelles Consiglio di guerra, ma l'Europa frena sui bond della difesa

Oggi a Bruxelles il primo Consiglio europeo dopo la rielezione di Putin. Il presidente Michel parla ancora di prepararsi alla guerra ma i 27 frenano su come finanziarla

VALDAMBRINI, COLOMBO PAGINE 4, 5

Ue e «piano Mattei» Il fascino indiscreto delle dittature

ALBERTO NEGRI

È il fascino indiscreto, e talora scomodo, delle dittature. Siamo stati amici di Saddam Hussein contro l'Iran di Khomeini, di Gheddafi quando era il "guardiano" dell'Africa; persino Putin e Assad ci sono serviti contro l'Isis, l'egiziano Al Sisi adesso è utile contro le migrazioni, il turco Erdogan, sultano dalle ambizioni neo-ottomane, è anche membro nella Nato. Eppure questi ultimi due, nostri amici e alleati, si sono congratulati vivamente con Putin per la sua rielezione che noi condanniamo con veemenza.

— segue a pagina 11 —

OMS: A GAZA 400 CLINICHE E AMBULATORI COLPITI DA ISRAELE

Allo Shifa 90 uccisi e 300 arrestati

■ Nel violento raid contro l'ospedale al-Shifa, a Gaza City, Israele dice di aver ucciso 90 miliziani di Hamas e averne arrestati altri 300. Diversa la versione del movimento islamico e dei palestinesi presenti: le vittime del massacro erano pazienti e sfollati. Di certo resta

l'aggressione continua al sistema sanitario di Gaza: 400 ambulatori e centri sanitari sono stati colpiti, secondo l'Oms. Nel mirino anche i ricoverati fuori dalla Striscia: Israele ha deciso di rimandare a Gaza i malati oncologici gazawi ricoverati a Gerusalemme est.

L'ong Medici per i Diritti umani ha presentato appello alla Corte suprema. Intervista alla storica portavoce palestinese Hanan Ashrawi: «Il popolo vuole l'unità nazionale, dobbiamo ricreare fiducia nella politica. Ma la priorità ora è fermare il massacro». GIORGIO A PAGINA 8

MA QUALE AUTONOMIA Bufera politica sull'ateneo di Torino

■ Con un giorno di ritardo, scoppia la polemica politica sul voto dell'Università di Torino che ha deciso di non avviare ricerche con atenei israeliani.

Interviene anche la premier Meloni: sono stati intimiditi. Nessuno si ricorda che le università hanno potere di decidere per sé. CAPOCCI A PAGINA 9

RAMADAN FESTIVO Valditarà va all'attacco della scuola di Pioltello



■ Non si placa la bolgia scatenata dalla destra contro la presunta «islamizzazione» dell'istituto che ha deciso un giorno di vacanza per l'Eid al Fitr. Il ministro dell'Istruzione se la prende con i risultati degli alunni dell'Iqbal Masih, «enormemente inferiori rispetto alla media lombarda». CIMINO A PAGINA 6

LA RICERCA Affitti per studenti impossibili a Milano



■ Un'indagine dell'Università Bicocca fotografa la pessima condizione abitativa degli studenti milanesi. Prezzi da capogiro e solo il 20% ha contratti a canone calmierato. Con i fondi del Pnr sono previsti 18mila nuovi alloggi universitari, ma saranno ancorati in parte al mercato. GAINSFORTH A PAGINA 6

Antimafie Eroi e vittime, c'è la memoria ma non la politica

ANTONIO VESCO

Tempo fa chiamai al telefono un autorevole storico siciliano, di quelli capaci di prendere spesso parola nel dibattito pubblico. Volevo proporgli di partecipare a un convegno accademico nel trentennale delle stragi del '92. — segue a pagina 7 —

QUESTIONE SAHARAWI Dalla Guantanamo d'Africa all'Italia



■ Mohamed Dihani, perseguitato dal Marocco nei territori occupati del Sahara Occidentale, racconta la sua storia e l'arrivo a Roma con l'aiuto di Amnesty. In Italia anche Sanna Ghotbi e Benjamin Ladraa, coppia di attivisti svedesi che gira il mondo in bici con la libertà del Sahara come traguardo. DIANA A PAGINA 10



Printed Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. G. 04/CRW/23/2103
e 1770223-415000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO DICCOBI-N° 80 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 21 Marzo 2024 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

La ristampa
Dostoevskij, "L'idiota"
e i classici senza tempo
che vanno riscoperti

Giuseppe Montesano a pag. 16



Il film
Favole d'animazione
D'Alò dalla gabbianella
al realismo magico

Titta Fiore a pag. 17



«Statali, più valore al merito»

► **L'intervista** Il ministro della Pa, Zangrillo: il posto pubblico deve diventare più attrattivo
«Il Pnrr sfida di straordinaria complessità: per questo la semplificazione sarà essenziale»

L'analisi

Quel debito
da contenere
per dare forza
alla crescita

Enrico Del Colle

Prendere una decisione in ambito economico è sempre un'operazione delicata perché essa può incidere sul tenore di vita di ciascuno di noi. Se, poi, tale scelta si compie a livello governativo, la questione diviene ancora più determinante perché l'impegno assunto può condizionare - e non poco - il futuro di molte persone.

Continua a pag. 39

Lo scenario

Il percorso
per ridurre
lo spread
"politico"

Paolo Balduzzi

Sono pochi i termini economici che sono entrati nel dibattito collettivo come la parola "spread". Forse non tutti sanno esattamente cosa significa: e, per loro, è utile ricordare che si tratta della differenza tra il rendimento dei titoli di stato di un paese e quello del paese considerato meno rischioso di tutti (la Germania).

Continua a pag. 39

Bassi, Bisozzi e Calò alle pagg. 2 e 3

Il dibattito in vista del Consiglio Ue
Meloni: niente gelo con Salvini
Ma su Kiev scintille con il Pd

Durante il dibattito in Aula alla Camera, in vista del Consiglio Europeo di Bruxelles, il disguido tra Meloni e Salvini, con un abbraccio mentre le opposizioni addirittura invitavano al «bacio». Poi Salvini è andato via, restano le divergenze Lega-Fd sulle alleanze. Su Kiev scintille Meloni-Pd.

Bulleri e Pucci a pag. 4



Lo scontro sull'ispezione del Viminale
Bari, rischio di scioglimento
Ira Decaro: rinuncio alla scorta

Rischio di scioglimento al Comune di Bari, ispezione antimafia del Viminale. Durissima la reazione del sindaco Antonio Decaro, che provocatoriamente chiede al Viminale di toglierli la scorta, assegnatagli da anni proprio per il suo impegno contro le illegalità e le mafie.

Errante e Sorrentino a pag. 13



La riflessione
Geolier
all'università
e i due volti
di Napoli



Gigi Di Fiore

L'armonia perduta tra le due anime di Napoli, quella descritta da Raffaele La Capria, ha trovato un'altra dimostrazione nell'udienza conclusiva del processo al diciassettenne omicida di Gioglio.

Continua a pag. 39

Jesus a un giovanissimo azzurro: il colloquio prima del caso Acerbi



L'incontro, venerdì scorso, tra il brasiliano Juan Jesus e il calciatore delle Giovanili azzurre Mane Selk

«I razzisti hanno il cervello piccolo»

Pino Taormina a pag. 18

Dietrofront Iran
la salma di Vida
sarà rimpatriata

► Napoli, morta in auto con il fidanzato
L'ambasciata: nessun ostarcolo al rientro

Giuliana Covella

Le autorità iraniane si dicono pronte a rimpatriare la salma di Vida Shahvalad, la Zlenne morta in auto a Napoli, nel quartiere Secondigliano, insieme al fidanzato Vincenzo Nocerino. Dopo l'appello lanciato ieri, si muove l'ambasciata. Il rimpatrio della salma era stato negato per motivi "moralisti".



In Cronaca Vida Shahvalad

Prima il deserto, poi il mare: ora è ad Ancona
Oumar, fuga a 9 anni dal Mali
«Non ho detto nulla a papà»



Raffaella Troili

«Io ce l'ho fatta. Ora, quando vado a scuola». Non è solo una storia di coraggio e di salvataggio, quella di Oumar Namoko, quasi 9 anni.

Continua a pag. 38

Napoli, l'appello
Non chiudete
la biblioteca
del rione Luzzatti

Peppe Tortora

L'Amica geniale non era ancora nata. Io sì: 6 giugno 1962. Primo di cinque figli, mia madre mi partorì in casa, al Rione Luzzatti, Napoli.

Continua a pag. 38





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 1440 - N° 80 ITALIA
Sped. in A.P. 01.03.2003 con L.482/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Giovedì 21 Marzo 2024 • S. Be

ORNALE DEL MATTINO

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

In edicola e sul web
MoltoFuturo
l'ha per fare gol:
un algoritmo
sceglie i campioni
Un inserto di 24 pagine



Operazione nostalgia
Ritorna Sandokan
la tigre ora è Can
E Kabir benedice
Satta a pag. 19



Stasera il Venezuela
Test pre Europei
Abbraccio Sinner
per la Nazionale
Angeloni nello Sport

Orgoglio italiano Il percorso per ridurre lo spread "politico"

Paolo Balduzzi

Sono pochi i termini economici che sono entrati nel dibattito collettivo come la parola "spread". Forse non tutti sanno esattamente cosa significa: e, per loro, è utile ricordare che si tratta della differenza tra il rendimento dei titoli di stato di un paese e quello del paese considerato meno rischioso di tutti (la Germania). Ma tantissimi hanno capito che il suo aumento non è mai una buona notizia.

Una semplice regola di finanza prevede che un maggiore rendimento è giustificato sulla base di una maggiore rischiosità dell'investimento: più nello specifico, i cittadini presteranno soldi ai governi solo in cambio di remunerazioni molto elevate. E quando si chiedono remunerazioni elevate su un prestito? Quando non ci si fida abbastanza di chi sta chiedendo il denaro. Per questo motivo lo spread è quindi considerato un ottimo indicatore della reputazione (fiscale) di un paese. Nel 2011, in particolare, il vocabolo era sulla bocca di tutti. E, per chi allora c'era, oggi basta leggere o sentire il termine per evocare ricordi poco piacevoli: manovre correttive, riforme previdenziali, aumento della pressione fiscale, tagli drammatici e generalizzati alla spesa pubblica.

Nell'immutabile tradizione politica nazionale di farsi del male da soli, dove in Italia siamo imbattibili, l'argomento dello spread è utilizzato dai partiti politici all'opposizione per screditare il lavoro della maggioranza di turno: (...)

Continua a pag. 25

L'Europa e l'incubo guerra: «Preparate i cittadini»

► Consiglio Ue diviso sugli Eurobond per l'acquisto delle armi

BRUXELLES I 27 arrivano divisi al Consiglio europeo di oggi: il no dei Paesi frugali a fondi "innovativi" per l'acquisto delle armi. L'allerta per le popolazioni: «Serve una formazione militare civile coordinata».

Rosana a pag. 4

L'obiettivo: contenere Fdi e arrivare al 40%

Veneto, piano Lega per il dopo Zaia: un patto con Azione, ex dc e "civici"

Francesco Becchi

Il terzo mandato non passa. E la Lega lavora a un piano per il Veneto: ex



A pag. 3

Piantedosi: guerra alle cosche, non ai sindaci

Mafia a Bari, scontro sull'ispezione Decaro in lacrime: rinuncio alla scorta

ROMA Bari, rischio scioglimento del Comune per infiltrazioni mafiose. Il ministro Piantedosi avvia le ispezioni. Decaro: rinuncio alla scorta.



ta. E poi le lacrime: «Non ho mai conosciuto uomini del clan Parisi». Errante e F. Sorrentino a pag. 7

Statali, liquidazioni in ritardo

► La Ragioneria dello Stato blocca la norma che punta ad anticipare il pagamento del Tfs. Ridurre a 3 mesi l'attesa, come chiede la Consulta, costerebbe 3,8 miliardi solo quest'anno

Oumar da solo dal Mali ad Ancona: «Voglio andare a scuola»



«Papà, ora sono in Italia»
Fuga dall'orrore a 8 anni

Il piccolo Oumar, 8 anni e mezzo, sbarcato ad Ancona Trolli a pag. 11

ROMA Statali, liquidazioni in ritardo. La Ragioneria dello Stato dice no all'anticipo del pagamento del Tfs. Bassi e Bisozzi a pag. 5

Due anni in cella per abusi sessuali Ma era innocente

► L'incubo di un orafio di Colleferro in Irlanda. Accusato da un amico dei figli: «Vita distrutta»

Valeria Di Corrado

Due anni in cella per abusi sessuali, accusato da un amico dei figli che si era inventato tutto. «Ma una volta che si finisce in carcere, anche se poi viene dimostrata la propria innocenza, agli occhi degli altri si rimane sempre "sporchi". C'è tanta amarezza nelle parole di Lorenzo Osmari, orafio 58enne di Colleferro.

A pag. 13

Fermato un nobile

Torino, aggredito con un machete Gamba amputata

TORINO Orrore a Torino: colpito con un machete mentre va in monopattino. Perde una gamba. Un fermo.

Biasi a pag. 12

Lezioni di risparmio

Sale la paghetta per i figli: la media è 54 euro al mese

ROMA In media 54 euro al mese, per una spesa totale a carico delle famiglie di 150 milioni al mese. Secondo una ricerca di Facile.it è cresciuta negli ultimi anni la paghetta di mamma e papà per i minorenni italiani, superando i 70 euro medi al mese nella fascia 15-18 anni. E a gestirla si impara. In tutta Europa l'educazione finanziaria è ormai entrata in classe. Italia compresa, dove è appena diventata una materia vera e propria, nell'ambito dell'Educazione civica.

Andreoli, Melina e Pierantozzi a pag. 15

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

LAILA
80mg 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.

Il Segno di LUCA

CAPRICORNO, GIORNI DI PASSIONE

Oggi Venere, il pianeta dell'amore, si congiunge con Saturno, quello che governa il tuo segno, facendoti dono dei privilegi che le appartengono e aprendo il tuo cuore al gioco inebriante dei sentimenti. Lascia che la ragione, strumento di Saturno, si pieghi almeno per oggi alle ragioni del cuore e ti consenta di vivere una giornata secondo i dettami di Venere. Per rendere tutto più facile, prova a sostituire la paura con il piacere. **MANTRA DEL GIORNO** I confini sono anzitutto mentali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 25

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



il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 21 marzo 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola+

Giovani
QV Nuove Generazioni

ON distretti
SPECIALE Packaging e logistica

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Appello di Bonaccini e Corsini a Salvini

Passante, Cispadana e le opere in attesa Pressing della Regione

Rosato a pagina 18



Lite finisce in rissa a Carpi

Bottigliate tra ragazze Madre denuncia

Cabri a pagina 15



Mafia a Bari, faro del Viminale sul Comune

Dopo l'inchiesta sulle infiltrazioni, il ministro Piantedosi invia gli ispettori. Ma avvisa: «Guerra alla criminalità, non ai sindaci» Consiglio a rischio scioglimento alla vigilia del voto. L'ira di Decaro: rinuncio alla scorta. **Intervista a Emiliano:** il governo sia prudente

Femiani e D'Amato alle p. 2 e 3



Giorgia Meloni alla Camera

La premier attacca il Pd: «Voi ambigui»

Coppari e analisi di Castellani alle pagine 4 e 5



Donzelli, vice del Copasir

«Medio Oriente, l'unica soluzione è nei due Stati»

Pontini a pagina 7

IRANIANA MORTA A NAPOLI, INTERVISTA ALL'ATTIVISTA MOSHIR

Vida Shahvalad, 21 anni, morta insieme al fidanzato italiano per le esalazioni di monossido di carbonio in un garage a Secondigliano



«Vida e le altre, offese nella dignità»

Dopo il caso della ragazza iraniana morta a Napoli e di cui all'inizio le autorità di Teheran non volevano rimpatriare la salma, parla l'attivista per i diritti

umani in Iran Pegah Moshir Pour, nota nel nostro paese per il monologo a Sanremo 2023 sui diritti delle donne. «Vida e le altre come lei sono vittime in-

nocenti di una cultura fondamentalista. La popolazione è vittima di una ristretta cerchia di corrotti anti-occidentali».

Del Prete a pagina 10

DALLE CITTÀ

Bologna, due agenti feriti

Anno accademico ad alta tensione: scontri in strada con i collettivi

In Cronaca

Bologna, la sentenza del Tar

Vicolo Bolognetti, appello a Lepore: «Làbas vada via»

In Cronaca

Imola, a Zello

Nuova ciclabile, Area Blu affida la progettazione

Agnessi in Cronaca

Ma l'Ufficio regionale scolastico boccia l'istituto di Pioltello

Scuola chiusa per Ramadan, la Curia sta con il preside: così si educa alla convivenza

Calderola a pagina 11



Diffide incrociate sui figli

Guerra totale tra i Ferragnez

Ponchia a pagina 16



Tentato furto della cartella

Kate «spiata» anche in clinica

Bonetti a pagina 17

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA e CONTEMPORANEA a FIRENZE

da SCHIFANO a BOETTI da MIRÓ a BASQUIAT da WARHOL a CHRISTO

PALAZZO BARTOLINI SALIMBENI

Piazza Santa Trinita 1 (Via Tornabuoni) T. 055 602030

mercoledì-domenica / 11.15-19.00 ultimo ingresso / 18.45

collezionerobertocasamonti.com

Ingresso per gruppi su prenotazione - prenotazioni@collezionerobertocasamonti.com



IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 21 MARZO 2024

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVIII - NUMERO 69, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

GENOVA, IL CANTIERE APRE NEL '25
Ospedali, ricorso respinto
via libera al Galliera bis

GUIDO FILIPPI / PAGINA 19



"ALTREVIE", UN DISCO DOPO DIECI ANNI
Ruggiero: «Torno a cantare
ma con una lingua nuova»

RENATO TORTAROLO / PAGINA 37



GIORNATA MONDIALE DELLA POESIA
Ecco perché con i versi
si può fare una rivoluzione

GIUSEPPE CONTE E CLAUDIO POZZANI / PAGINA 38



CASTELLI: «L'UNICA SPERANZA PER IL PARTITO È IL RINNOVO DELLA LEADERSHIP». IN LIGURIA LA VECCHIA GUARDIA SI RICOMPATTA DOPO GLI ULTIMI ADDII

Lega, sgambetto del Nord

La premier tratta con Fedriga, scontento della gestione di Salvini. Oggi direzione straordinaria

Si sentono spesso, lei presidente del Consiglio e lui presidente della Conferenza Stato-Regioni. Ma Giorgia Meloni e Massimiliano Fedriga hanno anche avuto tempo e modo di parlare di politica, e più nello specifico della crisi della Lega di Matteo Salvini. E in un recente incontro il governatore leghista si sarebbe lasciato andare a un commento: «La linea scelta da Salvini non sta pagando sui nostri territori». Intanto per oggi è convocata la direzione straordinaria del partito. E in Liguria, dopo gli ultimi addii, lo zoccolo duro del Carroccio si ricompatta.

LOMBARDO, MOSCATELLI/ROSSI / PAGINE 2 E 3

VOTO DI SCAMBIO

Francesco Grignetti

«Bari infiltrata da mafie»
Ma Decaro non ci sta
«Rinuncio alla scorta»



Dopo l'annuncio del Viminale di una commissione prefettizia al lavoro sul Comune di Bari il sindaco Decaro convoca una conferenza stampa e dichiara che si sente tradito dal governo.

L'ARTICOLO / PAGINA 6

IL MINISTRO DEL TESORO

Paolo Baroni

Apertura di Giorgetti alla pace fiscale anche su Imu e Tari

L'ARTICOLO / PAGINA 9

UCRAINA, ABBRACCIO AL LEADER DEL CARROCCIO E FRASI DI STIMA PER ORBÁN

Europa, Consiglio di guerra Meloni difende i sovranisti

Si apre oggi a Bruxelles un Consiglio europeo "di guerra", in cui si cercherà un fronte comune sulle crisi in Ucraina e in Medio Oriente e sul rafforzamento della sicurezza. Meloni va in aula alla Camera a riferire sulla posizione dell'Italia. La premier e Salvini si abbracciano in aula e la presidente del Consiglio nel suo discorso difende sia l'alleanza interna che il leader ungherese Orbán.

SERVIZI / PAGINE 4 E 5



L'abbraccio in Aula tra Salvini e Meloni

I PRODUTTORI GENOVESI DEI FIORI DA SCIROPPO PUNTANO ALL'IGP

Valle Scrivia, nel nome della rosa



La raccolta delle rose da sciropo in un'azienda di Ronco Scrivia

IL FONDO PER L'AMBIENTE

Bruno Viani

Simonetti: «Nel mio Fai punteremo sui giovani»

L'ARTICOLO / PAGINA 12



Farida Simonetti sarà presidente Fai

ECONOMIA

Lagarde annuncia: a giugno possibile un taglio dei tassi

Fabrizio Goria / PAGINA 17

La presidente della Bce Christine Lagarde apre le porte al primo taglio dei tassi di interesse a giugno. Ma, precisa, solo «se i nuovi dati confermeranno le nostre previsioni».



FONDI PNRR DA SPENDERE SI RIAPRE IL VALZER DELLE NOMINE NEI PORTI

GALLOTTI E QUARATI / PAGINA 15

TUTTO CAMBIA TRANNE IL SOLITO PRESTITO PONTE

MAURIZIO MARESCA / PAGINA 14

E così ci risiamo, anche con l'Iva. L'Italia si trova di nuovo al prestito ponte: lo strumento usato tutte le volte che una impresa pubblica è insolvente e lo Stato azionista non sa come fare.

Rischio peste suina adesso gli allevatori chiedono interventi

Marco Menduni / PAGINA 11

Il primo caso di peste suina in un cinghiale a Varese Ligure, preoccupa gli allevatori della vicina provincia di Parma. Ma anche a Piacenza sono in allarme.



DIERRE

La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO

STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO

www.dierregold.it

Via Fieschi 1/12 Genova
tel 010 581518

BUONGIORNO

C'erano una volta un tenente della Finanza applicato alla Direzione nazionale antimafia, Pasquale Striano, un sostituto procuratore della medesima Direzione, Antonio Laudati, e il loro ex grande capo, Federico Cafiero De Raho, nel frattempo eletto deputato coi Cinque stelle. Si scoprì che il tenente Striano aveva recuperato dal database, e forse diffuso, migliaia di notizie che non andavano né recuperate né diffuse. Ho fatto soltanto quello che mi hanno detto i magistrati, disse Striano, e parve riferirsi in particolare al pm Laudati. Tutte le mie attività sono avvenute sotto il controllo del procuratore nazionale, disse Laudati, e parve riferirsi in particolare a De Raho. Il quale replicò: non ne so nulla, di questa storia sono una vittima. Quindi - se s'è capito bene - Striano dice è colpa di

L'Arco di trionfo

MATTIA FELTRI

Laudati, Laudati dice è colpa di De Raho, De Raho dice è colpa di Laudati e Striano. Inebriante. Ma mentre il primo è il secondo, in omaggio a una lunga tradizione, scaricano sul loro superiore, il terzo - tradizione più recente, di matrice italiana e molto in voga nella magistratura - scarica sui cari inferiori. Cioè, se la procura antimafia arresta il tal boss o sgomina la tal cosca, il procuratore si presenta in conferenza stampa come sotto l'arco di trionfo. Se invece la procura la fa sporca, il procuratore non ne sa nulla. Una vittima. Che è magnifico in capo a trent'anni in cui di questo e quello s'è detto che non potevano non sapere. Invece talvolta si può non sapere, e si può persino non portare la responsabilità del cattivo funzionamento dell'ufficio di cui si porta la responsabilità.

DIERRE

La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO

STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO

www.dierregold.it

Via Fieschi 1/12 Genova
tel 010 581518





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

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



— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

Decreto Pnrr
In appalti
e subappalti
prevale il contratto
più applicato

Enzo De Fusco — a pag. 37



FTSE MIB 34293,29 +0,09% | SPREAD BUND 10Y 129,10 +4,10 | SOLE24ESG MORN. 1332,36 +0,06% | SOLE40 MORN. 1259,01 +0,10% | Indici & Numeri → p. 43 a 47

RAPPORTO DELL'ISTITUTO INTERNAZIONALE V-DEM

«Israele fuori da classifica delle democrazie liberali» Premier: pronti per Rafah

— Servizi a pag. 30



La strage. Uomini palestinesi uccisi ieri da un attacco aereo israeliano a Gaza

L'ANALISI

ECCO PERCHÉ UN BIDEN ELETTORALE TENTENNA CON BIBI

di Ugo Tramballi — a pag. 30

PANORAMA

SCONTRIO CON PIANTEDOSI

Bari, Decaro: «Sospetti di mafia sul Comune? Rinuncio a scorta»

«Se ci sono sospetti sul Comune di Bari rinuncio alla scorta». Così il sindaco Antonio Decaro, in lacrime, dopo il provvedimento ispettivo nei confronti del Comune. Il ministro dell'Interno Piantedosi: «Il governo ha dichiarato guerra alle mafie, non agli amministratori locali».

— a pagina 13

Tax free le donazioni genitori-figli

Cassazione

Se non c'è obbligo di registrazione viene meno il presupposto dell'imposta

La liberalità torna in gioco, ai fini civilistici, al momento della successione

Donazioni informali e donazioni indirette senza imposta perché non c'è obbligo di registrazione. La tassazione scatta infatti solo se tali liberalità risultano da atti sottoposti a registrazione oppure se sono registrate volontariamente o se, avendo valore superiore a un milione di euro, la loro effettuazione viene dichiarata dal contribuente nel contesto di una procedura di accertamento di tributi. Lo afferma la Sezione tributaria della Corte di Cassazione.

Angelo Busani — a pag. 6

Industria, partenza lenta a inizio anno (-3,4%) Bene solo l'alimentare

Produzione

Industria in frenata a inizio anno. A gennaio l'indice della produzione elaborato dall'Istat è diminuito del 1,2% rispetto a dicembre. Al netto degli effetti di calendario, l'indice complessivo ha registrato una diminuzione in termini tendenziali del 3,4 per cento. Già svanita l'illu-

sione di dicembre, con la rilevazione di gennaio ad annullare del tutto il progresso registrato a fine 2023. Una frenata corale che l'Istat registra in 13 settori su 16. L'unico manifatturiero in senso stretto a "salvarsi" è il comparto alimentare, in progresso però soltanto dello 0,6 per cento. Per le piastrelle la caduta è del 25 per cento. Nelle biciclette, invece, la produzione si è praticamente dimezzata.

Luca Orlando — a pag. 18

LA MIGLIORE PERFORMANCE IN EUROPA

Mercato musicale, lo streaming spinge del 18,8% il fatturato

Francesco Prisco — a pag. 20

Rapper napoletano. Geolier, con l'album "Il coraggio de bambini", è stato l'artista italiano più ascoltato nel 2023

Estonia. Kaja Kallas, primo ministro

LA PREMIER ESTONE

Kallas: «Putin teme la Nato, la difesa Ue va rafforzata»

Adriana Cerretelli — a pag. 2

CONSIGLIO DEI MINISTRI

Audiovisivi, via al testo sulle programmazioni

La semplificazione del sistema delle quote di programmi e di investimenti in opere europee e di espressione originale italiana sono fra le novità del testo sull'Audiovisivo approvato dal Governo.

— a pagina 39

DA SABATO IN EDICOLA



Il quarto volume

Gli investimenti di zio Paperone

Criscione e Io Conte — a pag. 12

Nòva 24

Deepfake

Start up contro il falso nel web

Giampaolo Colletti — a pag. 26

Nordest

Domani in Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia

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

Herno

Russia all'angolo sui pagamenti Anche le banche alleate in ritirata

L'isolamento di Mosca

Russia all'angolo sul fronte dei pagamenti internazionali. Le banche straniere una dopo l'altra stanno ritirando il loro appoggio. Un voltafaccia improvviso e sincronizzato, che coinvolge tutti i maggiori alleati di Mosca.

Bellomo, Masciaga — a pag. 3

BANCA CENTRALE USA

Tassi, la Fed prevede tre tagli entro l'anno

Wall Street record

Riccardo Sorrentino — a pag. 5

FALCHI & COLOMBE

L'INERZIA DEI TASSI E LA DOPPIA PRUDENZA DI POWELL

di Donato Mascandaro — a pagina 5

IL CEO DEL FANTE: «RENDIMENTI SOSTENIBILI A LUNGO TERMINE»

Poste Italiane, nel piano al 2028 dividendi per 6,5 miliardi

Il ceo di Poste Italiane Matteo Del Fante ha presentato il nuovo piano strategico centrato su un nuovo modello di servizio della rete e sulla trasformazione della logistica. Per la prima volta l'orizzonte temporale è di 5 anni. Guarda al 2028 puntando a fine piano a una crescita dell'utile netto a 2,3

miliardi, dei ricavi a 13,5 miliardi, dell'Ebit a 3,2 miliardi anche grazie a un'attenta razionalizzazione dei costi. Sul fronte dei dividendi l'obiettivo è di distribuire non meno di 1 euro per azione nel 2026 e dividendi cumulati per almeno 6,5 miliardi nel 5 anni.

Laura Scrafini — a pag. 39



ARTEMISIA LAB
 RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

ESAMI CLINICI IN GIORNATA DIAGNOSTICA IMMEDIATA

PREVENIRE è meglio che curare

APERTE TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO

SCEGLI LA SEDE PIÙ VICINA A TE

www.artemisialab.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ARTEMISIA LAB
 RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

ESAMI CLINICI IN GIORNATA DIAGNOSTICA IMMEDIATA

PREVENIRE è meglio che curare

APERTE TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO

SCEGLI LA SEDE PIÙ VICINA A TE

www.artemisialab.it

Giovedì 21 marzo 2024
Anno LXXX - Numero 80 - € 1,20
San Serapione, anacoreta

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

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

Il Tempo di Osho
 Meloni e lo show coi «ragazzi» del Pd «Chiamaci onorevoli»



DI DARIO MARTINI

Giorgia Meloni non fa sconti e, durante il suo intervento in Aula alla Camera in vista del Consiglio europeo, mette in evidenza tutte le contraddizioni di una sinistra che pretende di «fare la lezione al governo sull'Ucraina» e poi si astiene sul voto per inviare le armi a Kiev (come ha fatto in passato il Partito democratico) o addirittura vota contro (come hanno fatto i 5 Stelle). Di fronte a queste affermazioni, le opposizioni insorgono. (...)

Segue a pagina 6

Manovre al centro
 Bonino si vendica
 Accordo con Renzi
 E Calenda resta solo

DI MIRA BRUNELLO

«Quante volte ho pensato nella vita, Voglio fare quello che mi va. Poi le cose mi sfuggivano tra le dita. E arrivava la realtà». La voce è quella dell'immortale Vasco Rossi, ma il testo potrebbe essere (...)

Segue a pagina 7

Spioni inglesi
 I royal dossier su Kate
 Violati i dati clinici

Romano a pagina 9

L'EX GIALLOROSSO

Mancini «De Rossi farà grande la Roma»
 DI LORENZO PES

Il «tacco di Dio», il doppio passo a Leone e cinque anni in giallorosso per lui inimitabili. (...)

alle pagine 26 e 27



L'ALLARME NEL LAZIO
 Rinviato il taglio dei rimborsi
 Rocca: così salvo la sanità

Annuncio del governatore al Brancaccio: ecco il mio bilancio

China e Marsico alle pagine 16 e 17

Bari Connection

I 130 arresti. La controllata del Comune. Il Viminale valuta lo scioglimento. È scontro
 E il pentito rivela: «Al bar con i boss tutti dicevano che dovevamo votare per Decaro»
 Il sindaco in lacrime si difende: abbiamo denunciato. Piantedosi: noi contro le mafie

ADELAJ, CAVALLARO, PARBONI, SIRIGNANO
 da pagina 2 a 5

Parla Melchiorre (Fdi) «I miei allarmi inascoltati In città un covo di veleni»
 DI CHRISTIAN CAMPIGLI

I due volti dei Dem Difesa d'ufficio di Schlein La dem si «gode» la caduta
 DI EDOARDO ROMAGNOLI

Una carriera politica dedicata ai bisogni, alle esigenze e al miglioramento della sua Bari. Un'inchiesta che rischia di travolgere una città tra le più amate (...)
 Segue a pagina 4

DI ANDREA RICCARDI
 Multa a Trump Caccia ai soldi
 a pagina 9

DI ALESSANDRO USAI
 Lagarde cambia su tassi e green
 a pagina 11

FEDERICO ANDREOLI ARCHITETTO

Studio d'Architettura
 Via Basilio Magni, 21
 00049 Velletri (RM)

info@andreoliarchitetto.it
 www.andreoliarchitetto.it
 +39 3288379444

Oroscopo
 Le stelle di Branko

Non siete solo navigatori, poeti, artisti, medici, architetti, sarti... Le vostre capacità organizzative in casa e nel lavoro toccano livelli geniali, quando siete in vena e nella giusta predisposizione d'animo, come succede oggi. Luna regale nel settore del lavoro farà guadagnare. Da domani sera tardi avrà Marte nel cielo, porterà all'estremo alcuni rapporti: qualcosa finisce, qualcosa nasce. E l'amore la vostra grande forza che vince tutto!

a pagina 11





PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 29

Troppe balle sull'immigrazione: Italia in testa nella Ue per il numero di nuove cittadinanze
Franco Adriano a pag. 2

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Italia Oggi
LA RIFORMA FISCALE/4
Il dolo nell'accertamento e il concetto prevalente
Il credito d'imposta per gli affitti
Il calcolo del costo di acquisto
La compensazione delle perdite
IN EDICOLA E IN DIGITALE

PROPOSTA DI DIRETTIVA
L'Europa vuole garantire ai tirocinanti e agli stagisti condizioni e diritti degli altri lavoratori
Daniani a pag. 30

Leo, successioni più snelle

Verso l'autoliquidazione del tributo e l'eliminazione dell'imposta supplementare. E i trust saranno tassati quando i beni entrano nella disponibilità del beneficiario

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
IO **Sanzioni tributi locali - La risposta del Mef al question time alla Camera**

Modifiche in arrivo per l'imposta di successione e quella sulle donazioni. L'ipotesi di lavoro è quella di eliminare l'imposta supplementare lasciando la principale o complementare, introducendo l'autoliquidazione dell'imposta. Si lavora anche per includere organicamente nei testi unici la disciplina dei trust. Spostando il momento impositivo dal momento dell'entrata nei trust a quello in cui i beni entrano nella disponibilità del beneficiario.

Bonaccini non è interessato al parlamento europeo ma vuole entrare in quello italiano



Stefano Bonaccini: dopo il no al terzo mandato per i presidenti delle Regioni, in tanti si chiedono se il governatore dell'Emilia-Romagna si candiderà alle elezioni europee del prossimo 8 e 9 giugno. Lui per ora non scioglie le riserve. E nel suo entourage bocche cucite. Un suo avversario interpellato in quel di Bologna, dice: «Altro che Europee, Bonaccini guarda a Roma: vuole conquistare un seggio al Senato o alla Camera per non sparire dalla scena politica nazionale. Insomma, Bruxelles è lontana per il presidente del Pd, che punta sempre a prendersi la segreteria del suo partito», oggi nelle mani di Ely Schlein.

DIRITTO & ROVESCIO
Il presidente francese Emmanuel Macron, che aveva flirtato a lungo con Putin e si era connotato per essere la colomba europea nel conflitto con l'Ucraina adesso è disonolato improvvisamente un falco ed ipotizza anche di mandare sue truppe di pattuglia in Ucraina. Dietro questa trovata c'è il fatto che il partito di Marine Le Pen sta straricando quello di Macron nei sondaggi in vista delle elezioni europee. Senta il fatto che questa sarebbe una decisione insostenibile. Lo specifico della resistenza ucraina risiede nel fatto che ai russi si oppongono gli ucraini che sono aiutati solo indirettamente (cioè attraverso la fornitura di armi) dai paesi occidentali. Se le truppe di questi ultimi mettono i piedi in Ucraina, lo scenario cambia radicalmente. Se questi paesi (e specialmente Francia e Germania) vogliono aiutare Kiev stanno come farlo. Purtroppo invece, essi sono gli stessi che hanno fatto mancare agli ucraini persino i proiettili. Altro che missili.

Cybersicurezza - Il disegno di legge all'esame delle Commissioni della Camera

AUDITEL FEBBRAIO
Sanremo, per Rai 1 share doppia rispetto a Canale 5
Piazzotta a pag. 18

Salute - Il Ssn paga le spese al malato di Alzheimer, la decisione della Cassazione

Giovanni Rana RANA

Si capisce subito che è di un certo spessore.

Sfogliagrezza
Giovanni Rana
RANA
FUNGHI PORCINI
2 porzioni
250 g
4 minuti
Così ruvida e porosa che trattiene meglio il sugo

Una sfoglia così ruvida e porosa che trattiene meglio il sugo.

Nuovi sfogliagrezza. Ancora una volta, ancora più buoni.

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



LA NAZIONE

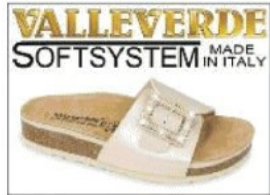
Giovani
QN Nuove Generazioni

ON distretti
SPECIALE Packaging e logistica

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

GIOVEDÌ 21 marzo 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli +



Le lacrime di Comisso e della città al Viola Park

Firenze piange Barone «Joe era uno di noi»

Galli, Marchini, Giannattasio e Latini in Qs



Mafia a Bari, faro del Viminale sul Comune

Dopo l'inchiesta sulle infiltrazioni, il ministro Piantedosi invia gli ispettori. Ma avvisa: «Guerra alla criminalità, non ai sindaci» Consiglio a rischio scioglimento alla vigilia del voto. L'ira di Decaro: rinuncio alla scorta. **Intervista a Emiliano:** il governo sia prudente

Femiani e D'Amato alle p. 2 e 3



Giorgia Meloni alla Camera

La premier attacca il Pd: «Voi ambigui»

Coppari e analisi di Castellani alle pagine 4 e 5



Donzelli, vice del Copasir

«Medio Oriente, l'unica soluzione è nei due Stati»

Pontini a pagina 7

IRANIANA MORTA A NAPOLI, INTERVISTA ALL'ATTIVISTA MOSHIR

Vida Shahvalad, 21 anni, morta insieme al fidanzato italiano per le esalazioni di monossido di carbonio in un garage a Secondigliano



«Vida e le altre, offese nella dignità»

Dopo il caso della ragazza iraniana morta a Napoli e di cui all'inizio le autorità di Teheran non volevano rimpatriare la salma, parla l'attivista per i diritti

umani in Iran Pegah Moshir Pour, nota nel nostro paese per il monologo a Sanremo 2023 sui diritti delle donne. «Vida e le altre come lei sono vittime in-

nocenti di una cultura fondamentalista. La popolazione è vittima di una ristretta cerchia di corrotti anti-occidentali».

Del Prete a pagina 10

DALLE CITTÀ

Empolese Valdelsa

Treni in ritardo L'ira dei pendolari «Siamo pronti alla class action»

Ciampi in Cronaca

Empoli

Trovano mille euro e ridanno tutto al proprietario

Baroni in Cronaca

Montaione

Morti Covid Spunta l'ipotesi di malasanità

Brogioni in Cronaca

Ma l'Ufficio regionale scolastico bocchia l'istituto di Pioltello

Scuola chiusa per Ramadan, la Curia sta con il preside: così si educa alla convivenza

Calderola a pagina 11



Diffide incrociate sui figli

Guerra totale tra i Ferragnez

Ponchia a pagina 14



Tentato furto della cartella

Kate «spiata» anche in clinica

Bonetti a pagina 15

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA e CONTEMPORANEA a FIRENZE

da SCHIFANO a BOETTI da MIRÓ a BASQUIAT da WARHOL a CHRISTO

PALAZZO BARTOLINI SALIMBENI

Piazza Santa Trinita 1 (Via Tornabuoni) T. 055 602030

mercoledì-domenica / 11.15-19.00 ultimo ingresso / 18.45

collezionerobertocasamonti.com

Ingresso per gruppi su prenotazione - prenotazioni@collezionerobertocasamonti.com





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



La nostra carta previene da materiali riciclati ed è sempre pronta in qualsiasi situazione

Giovedì 21 marzo 2024

Anno 69 N° 99 - In Italia € 1,70

BUFERA POLITICA

Bari, colpo di mano

Blitz del Viminale dopo l'inchiesta sul voto di scambio. Il Comune del centrosinistra potrebbe essere sciolto per mafia. L'operazione partita dopo un summit del centrodestra. Il sindaco Decaro in lacrime: "Un sabotaggio, rinuncio alla scorta"

Meloni, in aula pace di facciata con Salvini e poi scintille con Schlein

Il caso Bari esplose all'indomani dei 150 arresti che hanno coinvolto anche una consigliera comunale, Maria Carmen Lorusso, eletta con il centrodestra ma poi passata, con il marito, l'ex consigliere regionale Giacomo Olivieri, nelle file di Decaro. Il ministro dell'Interno Piantedosi, attaccato dal centrosinistra, spiega: «È un accesso ispettivo per verificare i fatti». Il sindaco Decaro dice che potrebbe rinunciare alla scorta. E tra Meloni e l'opposizione è scontro in aula.

di **Carlucci, Ciriaco, De Matteis, Foschini, Lauria e Vitale** da pagina 2 a pagina 6

Il commento

Entrata a gamba tesa

di **Carmelo Lopapa**

Il controllo su chi gestisce il potere è fondamento e sale della democrazia. Un filtro che deve scattare a qualsiasi livello, dal Consiglio comunale fino a Palazzo Chigi, dalla più piccola amministrazione locale a chi governa le istituzioni più alte. Ma se il meccanismo di sorveglianza e di verifica - l'invio di una commissione di "accesso agli atti", per esempio - viene sollecitato con una certa insistenza da un gruppo di parlamentari di maggioranza e prontamente disposto dal ministero dell'Interno, allora sono i principi di quella stessa democrazia ad essere messi pericolosamente in discussione. Quel che si sta verificando in questi giorni a Bari non ha precedenti e desta una legittima preoccupazione. **a pagina 25**

Le idee

Il premierato autocrazia illiberale

di **Gustavo Zagrebelsky**

Il gran ballo della riforma costituzionale si è riaperto. Nessun indovino ne conosce la fine. Alla luce sia della teoria che della esperienza, qualche cosa, però, si può dire. La prima è che non si tratta affatto solo di aggiornare la Costituzione, come si dice candidamente. L'oggetto delle Costituzioni è il potere legale: lo creano, lo suddividono o lo concentrano, lo distribuiscono. All'inizio d'un ciclo storico, scrivere la Costituzione è relativamente facile perché le decisioni da prendere sono in astratto: non si sa prevedere chi ne approfitterà. Le discussioni, nelle fasi nascenti, si aprono alle grandi visioni del buongoverno, sfiorando spesso l'utopia. La riforma in corso d'opera è cosa diversa e più difficile. Fare è più facile che rifare. **a pagina 10**

L'equilibrio precario del presidente



Il presidente Biden con le sneaker incriminate

I piedi ben piantati dell'America Biden e le sneaker anti-caduta

di **Massimo Basile** a pagina 14

Il caso Montecarlo

Valter Lavitola: "Su quella casa incastrai Fini ma sono pentito"

di **Stefano Cappellini**



a pagina 8

Notizie avvelenate

di **Carlo Bonini**

La violenza con cui Alessandro Sallusti, direttore de *il Giornale* ha aggredito ieri, nel suo editoriale, *Repubblica*, il suo giornalismo e Giuseppe D'Avanzo, una delle firme che ha contribuito a scrivere la storia di questo giornale e a definirne l'identità, non meriterebbe risposta. Non fosse altro perché non ne è degno chi, a distanza di tredici anni, si avventa sul lavoro di un uomo - il nostro fratello amico Peppe - portato via da un infarto una mattina di luglio del 2011. E quindi nelle condizioni di non poter argomentare le ragioni per le quali nell'estate del 2010 era convinto che l'inchiesta de *il Giornale* sulla casa di Montecarlo di Fini fosse orientata dallo *spin* di Berlusconi, allora premier ed editore de *il Giornale*. **a pagina 25**

HERNO

www.herno.com

Cultura

I treni italiani e il check-in kafkiano

di **Chiara Valerio** a pagina 24

Domani in edicola

Sul Venerdì Luca Guadagnino tra sesso e tennis

Antitrust francese

Contenuti online maxi multa a Google da 250milioni

dalla nostra corrispondente **Anais Ginori** a pagina 15

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Soci: Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



LA BORSA
**Gucci spaventa la moda
 la Cina non compra più**
 DANILO CECCARELLI

IL TURISMO
**Perché ora gli stranieri
 amano il Piemonte**
 LUCA FERRUA

IL TURISMO
**Perché ora gli stranieri
 amano il Piemonte**
 LUCA FERRUA

IL TURISMO
**Perché ora gli stranieri
 amano il Piemonte**
 LUCA FERRUA

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

LA STAMPA

GIOVEDÌ 21 MARZO 2024

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867
 1,70 € II ANNO 158 II N. 60 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPELIZIONE: ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DOB-TO II www.lastampa.it
 GNN

SI SALDANO LE PROTESTE DEL METEO E DEGLI ANTI-ISRAELE. GLI ATENEI DI TEL AVIV: ROTTURA CON NOI INCOMPRESIBILE

Torino, Università senza Pace

L'allarme del governo: preoccupa il clima antisemita. Contestata la lectio magistralis di Saraceno

IL COMMENTO
**Sbagliato interrompere
 i rapporti con Israele**
 SUSANNA TERRACINI

Il Senato accademico dell'Università di Torino ha approvato martedì 19 marzo il testo seguente: «Il Senato accademico dell'Università ritiene non opportuna la partecipazione al bando del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, visto il protrarsi della situazione di guerra a Gaza». Si tratta di un accordo di cooperazione industriale, scientifica e tecnologica fra Italia e Israele che prevede, fra altre azioni, progetti di ricerca congiunti fra ricercatori italiani e israeliani (su temi che escludono applicazioni belliche). Ho manifestato il mio dissenso (unica nel Senato) perché sono fortemente contraria per principio al blocco delle collaborazioni scientifiche nel caso di conflitti. - PAGINA 4

Non diventi un '68 deteriore
 GIUSEPPE SALVAGGIULO
 Frange estremiste hanno egemonizzato le studentesche che da Torino hanno rotto il velo su prevaricazioni e molestie all'Università. - PAGINA 23

Galimberti: tolleranza è amare
 SIMONETTA SCIANDIVASCI
 «La tolleranza è possibile solo se ascoltato l'avversario. Se credo che possa allargare la mia visione del mondo». - PAGINA 24

L'INCHIESTA
**Caso Ilaria Alpi
 30 anni di depistaggi
 e quell'automobile
 ferma a Saxa Rubra**
 ANDREA PALLADINO

Sono quasi un centinaio i faldoni ancora sotto segreto, non consultabili, dell'archivio della commissione parlamentare d'inchiesta sull'omicidio di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin. A metterli in fila occuperebbero un'intera libreria. Dossier classificati, come "segreti" o "riservati", confluiti a palazzo San Macuto tra il 2004 e il 2006, il biennio di attività dell'organismo della Camera dei deputati guidata da Carlo Taormina. La cifra rappresenta poco più del 10% della documentazione acquisita nel corso dell'inchiesta parlamentare. - PAGINA 18

L'INTERVISTA
**" Hamas ha i miei cugini
 ma non voglio la tregua "**
 FRANCESCA MANNOCCCHI

I volti, le immagini di Ariel e Kfir, un anno compiuto in prigione, sono diventate i simboli del massacro del 7 ottobre e la ferita aperta che rappresentano in Israele i 130 ostaggi ancora nelle mani di Hamas e degli altri gruppi armati a Gaza. La ferita del dilemma morale: qual è il prezzo per riaverli a casa? Ma anche lo scollamento tra la fermezza di Netanyahu nel continuare le operazioni nella Striscia e le proteste che ogni settimana con più forza continuano a chiederne dimissioni. - PAGINA 5

MELONI DIFENDE SALVINI E ORBAN. M5S: COSÌ CI PORTA AL CONFLITTO MONDIALE

Russia, i piani di guerra dell'Europa

IL RETROSCENA
**La sfida Schlein-Conte
 "L'anti-Giorgia sono io"**
 FRANCESCA SCHIANGHI

Mentre Giorgia Meloni replica stizzita all'opposizione «ragazzi, vi vedo sempre un po' nervosi», mentre i banchi dem esplodono sull'accusa di «ambiguità» sull'invio di armi all'Ucraina, la segretaria Pd Elly Schlein e il leader del Movimento Cinque stelle Giuseppe Conte non ci sono. - PAGINA 7

L'ECONOMIA
**"Progetto pace fiscale
 per multe, Imu e Tari"**
 Paolo Baroni

**Lagarde: "A giugno
 il taglio dei tassi"**
 Fabrizio Gorla

**Ma la svolta della Bce
 è ancora lontana**
 Stefano Lepri

LE INFILTRAZIONI MAFIOSE
**Resa dei conti a Bari
 le lacrime di Decaro**
 BARBERA, D'AUTILLA, GRIGNETTI

Bari, esterno giorno. Davanti alla stazione attendono di partire i bus a metano entrati in servizio un mese prima della bufera giudiziaria sull'azienda dei trasporti. Una turista polacca chiede le indicazioni per la città vecchia, ma si raggiunge in dieci minuti di strada pedonale. - PAGINE 12 E 13

IL CASO A MIRAFIORI
**Agguato col machete
 arrestato un nobile**
 GIANNI GIACOMINO

Finita la fuga del ragazzo che, a Torino, ha ferito con un machete un 23enne. - PAGINA 16

I DIRITTI
**Quei suicidi in cella
 e la politica cieca**
 FRANCESCO PETRELLI

La politica italiana non ha mai avuto un rapporto sano con il carcere. - PAGINA 23

SIBONA
 www.sibonadistilleriasonait.it

BUONGIORNO

C'erano una volta un tenente della Finanza applicato alla Direzione nazionale antimafia, Pasquale Striano, un sostituto procuratore della medesima Direzione, Antonio Laudati, e il loro ex grande capo, Federico Cafiero De Raho, nel frattempo eletto deputato coi Cinque stelle. Si scoprì che il tenente Striano aveva recuperato dai database, e forse diffuso, migliaia di notizie che non andavano recuperate né diffuse. Ho fatto soltanto quello che mi hanno detto i magistrati, disse Striano, e parve riferirsi in particolare al pm Laudati. Tutte le mie attività sono avvenute sotto il controllo del procuratore nazionale, disse Laudati, e parve riferirsi in particolare a De Raho. Il quale replicò: non ne so nulla, di questa storia sono una vittima. Quindi - se s'è capito bene - Striano dice e colpa

L'arco di trionfo | MATTIA FELTRI

di Laudati, Laudati dice è colpa di De Raho, De Raho dice è colpa di Laudati e Striano. Inebriante. Ma mentre il primo e il secondo, in omaggio a una lunga tradizione, scaricano sul loro superiore, il terzo - tradizione più recente, di matrice italiana e molto in voga nella magistratura - scarica sui cari inferiori. Cioè, se la procura antimafia arresta il tal boss o sgomina la tal cosca, il procuratore si presenta in conferenza stampa come sotto l'arco di trionfo. Se invece la procura la fa sporca, il procuratore non ne sa nulla. Una vittima. Che è magnifico in capo a trent'anni in cui di questo e quello s'è detto che non potevano non sapere. Invece talvolta si può non sapere, e si può persino non portare la responsabilità del cattivo funzionamento dell'ufficio di cui si porta la responsabilità.

Varallo
 Monete e Lingotti d'Oro
 TORINO

www.cambiovarallo.it





Poste, cedole per 6,5 miliardi nel piano 2028
Ma il titolo perde il 3,9%

Messia a pagina 7

Il contropiano di Merlyn: oltre alla rete Tim vende anche il Brasile

Mapelli a pagina 9



Kering crolla in borsa: -13%
E gli analisti tagliano le stime
 Poggia di vendite sul big francese della moda dopo il profit warning
Camurati in MF Fashion

Anno XXXV n. 058
 Giovedì 21 Marzo 2024
€2,00 *Classeditori*



FTSE MIB +0,09% 34.293 DOW JONES +0,95% 39.481** NASDAQ +1,18% 16.357** DAX +0,15% 18.015 SPREAD 128 (+2) €/S 1,0844

L'EUROPA DARÀ PIÙ TEMPO PER FARE LE OPERE FINANZIATE DAL PIANO

Due anni in più per il Pnrr

Mossa necessaria per aiutare i Paesi, Italia in primis, a completare i lavori
 L'annuncio sarà **formalizzato** probabilmente nel 2026, ma la **decisione** è presa
BCE: NIENTE IMPEGNO SUI TAGLI DEI TASSI. MA IL PRIMO È ATTESO PER GIUGNO

Ninfele e Sommella alle pagine 2 e 3



RIORGANIZZAZIONE
Intesa prepara un giro di poltrone: in ballo il ruolo di 25 top manager

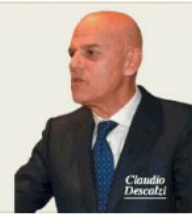
Qualtieri a pagina 11

FINANZIA UNA STARTUP
Angelini entra nell'oncologia con il fondo di venture capital

Carosielli a pagina 16

MODELLO HOLDING
Eni va avanti con le newco: ora studia quella per stoccare CO2

Zoppo a pagina 5



ANCHE QUESTO TI SEMBRAVA IMPOSSIBILE?

È TEMPO DI SUPERARE I LIMITI DELLA TUA IMPRESA CON L'AI

VUOI RENDERE LA TUA AZIENDA A PROVA DI FUTURO?

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

Cosa possiamo fare per la tua PMI:

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

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

Richiedi una call gratuita su disruptives.it

disruptives

MILANO BOLOGNA ZURIGO

*annuncio interamente creato con Intelligenza Artificiale

Informatore Navale

Venezia

Costa Crociere condivide le preoccupazioni sul futuro della crocieristica a Venezia

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



Genova: avanzano i lavori per la nuova Diga

VADO LIGURE Sulle acque antistanti la piattaforma multifunzionale di Vado Ligure, i lavori per la realizzazione dell'opera mare a protezione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni della nuova diga di Genova procedono senza sosta. L'obiettivo è fissato: posare il primo cassone entro il mese di maggio, avviando così la produzione dei cassoni stessi. L'importanza di proteggere adeguatamente l'impianto di prefabbricazione dall'azione del mare ha spinto gli operai a completare il pennello provvisorio, costituito da cinque cassoni, che delimita lo specchio acqueo e l'area di cantiere. Il primo cassone è già stato posato e sta per essere riempito con materiale inerte; a seguire, sarà la volta degli altri quattro cassoni. Particolare attenzione viene dedicata all'ultimo dei cinque cassoni, che verrà recuperato dalla diga di Vado per favorire un'economia circolare. Attualmente, si procede allo svuotamento di questo cassone, mentre simultaneamente vanno avanti i lavori per la produzione dei cassoni di dimensioni minori destinati alla sezione Ponente della diga di Genova. A partire dal mese di aprile, questi cassoni saranno prefabbricati da un impianto chiamato Dario, che sarà posto accanto alla diga esistente. Nel frattempo, si provvede anche all'approvvigionamento del materiale necessario per l'installazione di sette gru sulla banchina di Vado Ligure, essenziali per la produzione dei cassoni più grandi. La prefabbricazione di queste grandi strutture sarà affidata a un nuovo impianto, il Trong Bard 33, che verrà posizionato nell'area precedentemente occupata dalla nave Concordia. Questo imponente mezzo navale verrà spostato e allestito nell'area protetta di Vado Ligure per garantire la produzione tempestiva dei cassoni di grande dimensione.



Psa Genova Pra', sicurezza portuale e Intelligenza Artificiale, il futuro é già qui

L'Intelligenza Artificiale cambierà profondamente le nostre vite e le professioni del futuro. Nella vita di tutti i giorni l'algoritmo di A.I. Chat Gpt in soli due anni é arrivato a contare 1,7 miliardi di utenti e già oggi é in grado di risolvere problemi e rispondere a molte domande se chiaramente si é capaci di chiederle come farlo. Infatti una delle professioni che si prevede sarà maggiormente richieste per il futuro sarà quella del Promp Designer, ovvero ideatore di richieste e comandi. Nei porti l'arrivo delle tecnologie smart sta trasformando i terminal portuali in luoghi di innovazione dotati di sistemi all'avanguardia che migliorano la sicurezza, l'efficienza operativa e la produttività. L'utilizzo dell'intelligenza artificiale per la sicurezza dei terminal é già una realtà e fa già parte dei processi. PSA Italy in un'interessante intervista, pubblicata sul proprio sito istituzionale, ha spiegato l'utilizzo dei sistemi di rilevamento automatico di eventi, basato sull'intelligenza artificiale sviluppati sulle banchine del terminal di **Genova Pra'** al fine di migliorarne la security e la safety. In tema di sicurezza, la principale sfida è legata alla necessità di proteggere aree estese utilizzando sistemi per il rilevamento automatico in tempo reale di situazioni di potenziale pericolo allo scopo di supportare il personale addetto alla sicurezza e ridurre i tempi di intervento in caso di criticità. A questo fine, il terminal container PSA **Genova Pra'** si é dotato di una soluzione di video sorveglianza basata su 150 telecamere sparse nei punti nevralgici del terminal, gestita tramite intelligenza artificiale. Le prime videocamere analogiche furono installate a **Genova Pra'** nel 2003, convertite in digitale tramite un server dedicato. Nel corso del tempo il sistema è stato periodicamente aggiornato fino ad arrivare alla soluzione attuale che prevede telecamere ad alta risoluzione, connesse in rete, e la piattaforma di video security denominata AiVu. Nel dettaglio le attuali 150 telecamere sono posizionate nei punti nevralgici del terminal di PSA Italy nel porto container di Pra' per garantire il monitoraggio di banchine, aree perimetrali, varchi, piazzali operativi, edifici e aree parcheggio, anche durante le ore notturne e in condizioni di scarsa visibilità. La gestione del sistema è affidata al software di Video Management AiVu-VMS, capace di offrire una risposta completa a qualsiasi esigenza di sicurezza. Tutti i flussi video provenienti dalle telecamere vengono gestiti mediante un'unica interfaccia e inviati ai video decoder per la visualizzazione delle immagini sui monitor e sui videowall della sala operativa, ovvero la control room del terminal PSA **Genova Pra'**. Per il controllo di un numero così elevato di telecamere l'intelligenza artificiale rappresenta la soluzione ideale: il sistema è stato integrato con un set di algoritmi di video analisi che elaborano le immagini e rilevano automaticamente potenziali minacce alla sicurezza del terminal container. La grande innovazione ha riguardato l'impiego



Corriere Marittimo

Genova, Voltri

di algoritmi di video analisi basati sul " deep learning," la tecnica di elaborazione immagini che consente agli algoritmi di "imparare" direttamente dall'esperienza acquisita , senza essere vincolati da modelli matematici predefiniti. L'impiego di queste sofisticate tecniche di intelligenza artificiale fornisce un notevole supporto agli operatori: un monitor del videowall è stato dedicato alla visualizzazione delle immagini provenienti dalle telecamere in allarme, e ogni volta che si verifica un nuovo evento, l'attenzione degli operatori viene richiamata da segnali visivi e sonori che evidenziano il riquadro nel quale sono visualizzate le immagini correlate all'allarme. Il deep learning si basa sull'addestramento di reti neurali molto sofisticate per raggiungere un'altissima affidabilità nell'analisi di immagini e filmati in ogni condizione di ripresa. Come suggerisce il nome, le reti neurali sono state modellate per imitare il nostro cervello, seppure su scala molto più piccola. Infatti, un po' come l'essere umano, la rete neurale migliora le proprie prestazioni man mano che gli eventi da cui apprendere aumentano nel tempo, correggendo eventuali errori di elaborazione o adattandosi a situazioni nuove. Oltre a richiamare l'attenzione degli operatori con segnali visivi e sonori che evidenziano le immagini correlate all'allarme, il sistema avvia automaticamente il tracking delle immagini ed effettua automaticamente uno zoom, in modo da mostrare ogni dettaglio. Gli operatori possono quindi vedere non solo in filmato live della telecamera interessata dall'evento, ma anche un'immagine ravvicinata (crop) della situazione. Sul monitor viene visualizzato il flusso live proveniente dalla telecamera in allarme, mentre in un apposito riquadro (Picture-in-Picture) viene mostrato lo zoom di dettaglio della persona rilevata dalla rete neurale addestrata al riconoscimento della sagoma umana: lo zoom si adatta automaticamente per seguire gli spostamenti del soggetto all'interno dell'inquadratura. Parlando di safety , la soluzione è in grado di rilevare e seguire persone all'interno di aree nelle quali tale presenza può rappresentare un pericolo come in prossimità di gru o mezzi per la movimentazione dei container; non solo, può tracciare persone che camminano lungo la sede ferroviaria del tronco di accesso al terminal o che attraversano le corsie del gate stradale con rischio di incidenti. Legati alla security del terminal il sistema rileva e traccia persone non autorizzate che si introducono dalle aree perimetrali, dal cancello del varco ferroviario, o dalle corsie del gate stradale. Il sistema è ormai uno strumento imprescindibile per il controllo delle attività di safety e security dei terminal. Inoltre, grazie alle sue capacità di apprendimento, continuerà a migliorare nel tempo, garantendo sempre i massimi standard in termini di safety e sicurezza portuale. Le stesse tecniche possono essere impiegate anche in altri ambiti, per esempio in vicinanza di mezzi operativi, all'interno di magazzini o essere estese per rilevare altre situazioni di pericolo quali la presenza di fumo o fiamme.

Corriere Marittimo

Genova, Voltri

La portacontainer Cosco Shipping Aries, da 20 mila teu, ha fatto ingresso a PSA Genova Pra'

La nave Cosco Shipping Aries , portacontainer da 20 mila teu, ha fatto ingresso, stamani, al terminal PSA **Genova** Pra'. La nave è partita da Singapore il 12 febbraio scorso, per arrivare al Pireo il 12 marzo, da dove è ripartita diretta al porto ligure. Secondo le previsioni Cosco Shipping Aries venerdì attraccherà a La Spezia Container Terminal , con grande attesa da parte della Community portuale spezzina, per poi proseguire Marsiglia FOS, Valencia per salpare nuovamente per Singapore.

Corriere Marittimo

La portacontainer Cosco Shipping Aries, da 20 mila teu, ha fatto ingresso a PSA Genova Pra'



03/20/2024 12:42

La nave Cosco Shipping Aries , portacontainer da 20 mila teu, ha fatto ingresso, stamani, al terminal PSA Genova Pra'. La nave è partita da Singapore il 12 febbraio scorso, per arrivare al Pireo il 12 marzo, da dove è ripartita diretta al porto ligure. Secondo le previsioni Cosco Shipping Aries venerdì attraccherà a La Spezia Container Terminal , con grande attesa da parte della Community portuale spezzina, per poi proseguire Marsiglia FOS, Valencia per salpare nuovamente per Singapore.

Informatore Navale

Genova, Voltri

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

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



Il Gruppo di logistica integrata nell'esercizio appena concluso con 98 mln di fatturato (+10%), ha potenziato le componenti della propria offerta al mercato raddoppiando la capacità di stoccaggio con il secondo magazzino al porto di Cagliari, lanciando un nuovo servizio marittimo innovativo dal terminal MITO di Cagliari verso il Nord Africa e puntando sull'intermodalità ferroviaria con occhi sempre attenti al proprio impatto su ambiente e alla società. Diversificazione delle attività sia per affrontare le complessità dello scenario economico di riferimento che per cogliere le nuove opportunità che si presentano. 19 marzo 2024 - Il 2023 per il Gruppo di logistica integrata, guidato dagli amministratori delegati Antonio e Costanza Musso, è stato un anno di investimenti importanti che hanno visto, tra l'altro, il raddoppio della capacità di stoccaggio nel porto di Cagliari (con la realizzazione di un secondo magazzino di 10.000 m2 con 14mila posti pallet, a 10 anni di distanza dal primo e con un investimento pari a 10 milioni di euro) e l'ingresso di una terza nave nella flotta del gruppo. Il gruppo Grendi ritorna così armatore diretto, siglando alla fine dello scorso anno un preliminare di acquisto della nave Wedellsborg da finalizzare nel corso del 2024. I risultati di bilancio 2023: fatturato 98 mln, +10%. In termini numerici le prime evidenze dell'esercizio appena trascorso mostrano un fatturato consolidato prossimo al traguardo dei 100 milioni, più esattamente pari a 98 milioni di euro, in aumento dell'10% sul dato dell'anno precedente. Più in dettaglio è positivo l'andamento del fatturato dell'attività caratteristica sia per quanto riguarda i trasporti terrestri e collettame di MA Grendi (+6% a 36,5 mln) che i trasporti marittimi e terminal portuali RORO di Grendi Trasporti Marittimi (+15,9% a 64,5 mln). Per quanto riguarda volumi, depositi e distribuzione MA Grendi ha registrato un calo dei volumi trasportati e distribuiti nell'ordine rispettivamente del 3,5% e dello 0,4%, conseguenza di una pressione sui

Informatore Navale

Genova, Voltri

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

Informatore Navale

Genova, Voltri

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

Shipping Italy

Genova, Voltri

Approdata a Psa Genova Pra' la prima nave di Cosco da 20.000 Teu

Navi E' la prima nave ultra large container carrier inserita dal vettore cinese nel servizio Asia - Mediterraneo Med1 che scala in Italia anche il La Spezia Container Terminal di Nicola Capuzzo. E' arrivata in Liguria e ha appena ormeggiato in sicurezza al terminal Psa **Genova** Pra' la nave Cosco Shipping Aries, la prima portacontainer della compagnia cinese Cosco da 400 metri di lunghezza e 20.000 Teu di portata massima approdata nel capoluogo ligure e più in generale in un porto italiano. Durante la navigazione verso il Mediterraneo occidentale e il suo ingresso nel porto di Pra', la nave risultava avere un pescaggio di circa 14 metri e durante le manovre d'ormeggio, coordinata dai vari attori dei servizi tecnico-nautici, lo scafo è stato assistito da quattro rimorchiatori. Come preannunciato da SHIPPING ITALY lo scorso 27 febbraio, la shipping line cinese da questo mese di marzo ha deciso, per effetto della crisi in Mar Rosso che costringe le navi a circumnavigare l'Africa, di apporterà un significativo cambiamento al deployment delle sue portacontainer in servizio sul trade Asia - Europa schierando sulle linee da e per il Mediterraneo ultra large container carrier da 20.000 Teu di capacità. Oltre a

Genova, anche La Spezia (La Spezia Container Terminal) sarà interessato da questo upgrade di naviglio impiegato nel servizio di linea AEM1 (MED1) operato dal vettore marittimo cinese nell'ambito dell'alleanza (Ocean Alliance) di cui fanno parte anche Cma Cgm, Evergreen e Oocl. Prima della Cosco Shipping Aries era stata Msc a portare (non a pieno carico però, bensì quasi vuota) la nave Msc Nicola Mastro che, nonostante abbia dimensioni praticamente uguali, può imbarcare fino a 24.000 Teu di carichi containerizzati in stiva e in coperta. La scelta di Cosco di impiegare le più grandi portacontainer a disposizione sul trade che mette in collegamento Estremo Oriente e Mediterraneo (circumnavigando l'Africa), dirottando invece le navi di portata minore (circa 14.000 Teu) sui collegamenti Asia - Nord Europa, ha due significati importanti. Il primo è che questa riorganizzazione evidentemente trae origine dalla convinzione che secondo il carrier cinese la crisi in Mar Rosso non si esaurirà a breve ma sarà necessario molto tempo prima che la rotta attraverso il canale di Suez torni a essere sicura per i traffici. La necessità dunque è quella di adeguarsi a una nuova normalità che prevede transit time più lunghi e un numero maggiore di navi impiegate nei servizi per garantire la frequenza settimanale. Il secondo aspetto significativo è legato al transshipment: chi, come Msc e Maersk ad esempio, ha la possibilità di sfruttare un porto di trasbordo in prossimità di Gibilterra, elegge quello scalo come nuovo hub dove scaricare (per poi smistare) i container diretti al Mediterraneo da navi che proseguono poi la loro navigazione verso il Nord Europa. Chi invece, come Cosco, ha il proprio hub al Pireo, e quindi nel Mediterraneo orientale, non ha la possibilità di sfruttare la vicinanza allo stretto di Gibilterra e per questo evidentemente



Navi E' la prima nave ultra large container carrier inserita dal vettore cinese nel servizio Asia - Mediterraneo Med1 che scala in Italia anche il La Spezia Container Terminal di Nicola Capuzzo. E' arrivata in Liguria e ha appena ormeggiato in sicurezza al terminal Psa Genova Pra' la nave Cosco Shipping Aries, la prima portacontainer della compagnia cinese Cosco da 400 metri di lunghezza e 20.000 Teu di portata massima approdata nel capoluogo ligure e più in generale in un porto italiano. Durante la navigazione verso il Mediterraneo occidentale e il suo ingresso nel porto di Pra', la nave risultava avere un pescaggio di circa 14 metri e durante le manovre d'ormeggio, coordinata dai vari attori dei servizi tecnico-nautici, lo scafo è stato assistito da quattro rimorchiatori. Come preannunciato da SHIPPING ITALY lo scorso 27 febbraio, la shipping line cinese da questo mese di marzo ha deciso, per effetto della crisi in Mar Rosso che costringe le navi a circumnavigare l'Africa, di apporterà un significativo cambiamento al deployment delle sue portacontainer in servizio sul trade Asia - Europa schierando sulle linee da e per il Mediterraneo ultra large container carrier da 20.000 Teu di capacità. Oltre a Genova, anche La Spezia (La Spezia Container Terminal) sarà interessato da questo upgrade di naviglio impiegato nel servizio di linea AEM1 (MED1) operato dal vettore marittimo cinese nell'ambito dell'alleanza (Ocean Alliance) di cui fanno parte anche Cma Cgm, Evergreen e Oocl. Prima della Cosco Shipping Aries era stata Msc a portare (non a pieno carico però, bensì quasi vuota) la nave Msc Nicola Mastro che, nonostante abbia dimensioni praticamente uguali, può imbarcare fino a 24.000 Teu di carichi containerizzati in stiva e in coperta. La scelta di Cosco di impiegare le più grandi portacontainer a disposizione sul trade che mette in collegamento Estremo Oriente e Mediterraneo (circumnavigando l'Africa), dirottando invece le navi di portata minore (circa 14.000 Teu) sui collegamenti Asia - Nord Europa, ha due significati importanti. Il primo è che questa riorganizzazione evidentemente trae origine dalla convinzione che secondo il carrier cinese la crisi in Mar Rosso non si esaurirà a breve ma sarà necessario molto tempo prima che la rotta attraverso il canale di Suez torni a essere sicura per i traffici. La necessità dunque è quella di adeguarsi a una nuova normalità che prevede transit time più lunghi e un numero maggiore di navi impiegate nei servizi per garantire la frequenza settimanale. Il secondo aspetto significativo è legato al transshipment: chi, come Msc e Maersk ad esempio, ha la possibilità di sfruttare un porto di trasbordo in prossimità di Gibilterra, elegge quello scalo come nuovo hub dove scaricare (per poi smistare) i container diretti al Mediterraneo da navi che proseguono poi la loro navigazione verso il Nord Europa. Chi invece, come Cosco, ha il proprio hub al Pireo, e quindi nel Mediterraneo orientale, non ha la possibilità di sfruttare la vicinanza allo stretto di Gibilterra e per questo evidentemente

Shipping Italy

Genova, Voltri

preferisce dedicare navi di capacità maggiore ai viaggi diretti dall'Asia al Pireo e agli altri porti inseriti nella rotazione della linea Med1 (Genova, La Spezia, Fos e Valencia). Se finora, dunque, i container provenienti dall'Asia viaggiavano sia sulle linee collegate solo al Mediterraneo sia su quelle dirette verso il Nord Europa con scalo in un porto di transhipment in Sud Europa, d'ora in poi (quantomeno fino a quando le condizioni di sicurezza in Mar Rosso non saranno ristabilite) tutti i traffici di Cosco avranno in pratica due loop fra loro completamente indipendenti: uno Asia - Mediterraneo servito con maxi navi da 20.000 Teu e un altro Asia - Nord Europa con portacontainer di portata mediamente inferiore. Una rivoluzione storica per il trasporto marittimo di container fra Estremo Oriente ed Europa. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY Cosco rivoluziona il trade Asia - Med e arriva nei porti liguri con navi da 20.000 Teu.

(Sito) Ansa**Ravenna****Tutto pronto a Ravenna per lo sbarco di 71 migranti**

È tutto pronto al porto di Ravenna per accogliere la nave ong Life Support di Emergency con 71 migranti a bordo di cui 3 minori e tra questi 2 non accompagnati. Si è infatti conclusa in serata al Pala De André l'ultima riunione di coordinamento presieduta dal prefetto Castrese De Rosa con tutta la macchina organizzativa per l'arrivo della nave domani mattina previsto verso le 8 al terminal crociere di Porto Corsini. La situazione a bordo è ritenuta stabile; soddisfacente quella sanitaria. "Saranno fatti scendere prima coloro che hanno priorità di trattamento per varie patologie tra cui un ragazzo che dovrà essere trasferito in ospedale - ha chiarito il prefetto - poi i minori non accompagnati e l'unica donna a bordo; infine i casi di scabbia già in trattamento farmacologico". I trasferimenti avverranno con mezzi della Croce rossa Italiana fino al Pala De André dove avverranno tutte le operazioni sanitarie e di polizia. Sono stati allestiti tre laboratori sanitari, spazi per i servizi sociali del comune e della questura per fotosegnalamento e procedure identificative oltre a un'area ristoro. Saranno prelevati direttamente al Pala De André i migranti diretti a Forlì Cesena (9) e a Rimini (5); gli altri saranno accompagnati in pullman a Bologna (53) e distribuiti tra le varie provincie secondo il piano di riparto predisposto dalla prefettura di Bologna. "Come sempre finora - ha continuato il prefetto - la macchina organizzativa messa in campo ha risposto con efficienza e tempestività e, in poco tempo, è stato così possibile riallestire il Pala de André come già successo nei precedenti sbarchi. In totale saranno 939 i migranti giunti a Ravenna nei nove sbarchi finora avvenuti".



Il Nautilus

Ravenna

La mancanza di infrastrutture portuali rende difficile la cattura di CO2 a bordo delle navi

(Foto courtesy Eastern Pacific Shipping) La petroliera Pacific Cobalt di EPS è stata una delle prime navi dotate di un sistema di cattura del carbonio, ma i porti non sono pronti a gestire l'LCO2 delle navi. Non va meglio per l'Europa e per l'Italia Singapore. Un nuovo studio che esamina la capacità funzionale dei porti e le sfide della gestione della CO2 catturata dalle navi in mare rileva che pochi porti sono pronti a gestire la CO2 liquefatta proveniente dalle navi e che mancano i preparativi in settori chiave come le infrastrutture e la formazione sulla sicurezza. Il rapporto conclude che la scarsa capacità funzionale dei porti è un ostacolo importante che limita l'adozione della cattura e dello stoccaggio del carbonio a bordo come soluzione pratica di decarbonizzazione. La cattura del carbonio dalle navi in navigazione è stata vista come una possibile tecnologia, soprattutto a breve termine, per prolungare la vita delle navi in servizio, facendo progressi verso gli obiettivi globali di riduzione delle emissioni di carbonio. Diverse aziende stanno procedendo con lo sviluppo della tecnologia di bordo con risultati promettenti. Tuttavia, il rapporto commissionato dal Global Centre for Maritime Decarbonization (GCMD) di Singapore in collaborazione con Lloyd's Register e ARUP, rileva la necessità di definire un percorso chiaro per scaricare, utilizzare e/o immagazzinare CO2. Scrivono che questi problemi critici devono essere risolti per la commercializzazione su larga scala della cattura e dello stoccaggio del carbonio a bordo. "Mentre si rileva con successo di numerose tecnologie di cattura a bordo delle navi, rimane ancora incerto come il carbonio catturato sulle navi mercantili possa essere scaricato in sicurezza e come sia il resto della catena del valore", ha affermato il professor Lynn Loo, CEO di GCMD. "Questo studio fa luce su queste sfide ed evidenzia le raccomandazioni per affrontare in modo olistico queste preoccupazioni per le parti interessate a far progredire i concetti di scarico OCCS/LCO2". (Onboard Carbon Capture and Storage/Liquid CO2) Con l'obiettivo di colmare le lacune nella catena del valore della cattura del carbonio a bordo, lo studio ha rilevato che un numero limitato di porti possiede l'infrastruttura per scaricare la CO2 liquefatta, che è la soluzione più promettente per la cattura e lo stoccaggio a bordo delle navi. Scrivono che pochi porti hanno capacità di CO2 e quelli che ce l'hanno sono progettati principalmente per gestire la CO2 per uso alimentare, notando che le differenze negli standard di purezza limitano l'interoperabilità di questi sistemi con la CO2 di bordo. Lo studio ha esaminato 162 possibili scenari per la gestione dell'LCO2, valutando le opzioni per lo scarico dell'infrastruttura e le sfide di movimentazione sicura. Si sono concentrati su quattro configurazioni concettuali, scrivendo che i trasferimenti da nave a nave o da nave a terra, utilizzando una nave ricevente LCO2 intermedia, sono gli approcci più promettenti per lo scarico su



Il Nautilus
La mancanza di infrastrutture portuali rende difficile la cattura di CO2 a bordo delle navi

03/20/2024 15:45 ABELE CARRUEZZO;

(Foto courtesy Eastern Pacific Shipping) La petroliera Pacific Cobalt di EPS è stata una delle prime navi dotate di un sistema di cattura del carbonio, ma i porti non sono pronti a gestire l'LCO2 delle navi. Non va meglio per l'Europa e per l'Italia Singapore. Un nuovo studio che esamina la capacità funzionale dei porti e le sfide della gestione della CO2 catturata dalle navi in mare rileva che pochi porti sono pronti a gestire la CO2 liquefatta proveniente dalle navi e che mancano i preparativi in settori chiave come le infrastrutture e la formazione sulla sicurezza. Il rapporto conclude che la scarsa capacità funzionale dei porti è un ostacolo importante che limita l'adozione della cattura e dello stoccaggio del carbonio a bordo come soluzione pratica di decarbonizzazione. La cattura del carbonio dalle navi in navigazione è stata vista come una possibile tecnologia, soprattutto a breve termine, per prolungare la vita delle navi in servizio, facendo progressi verso gli obiettivi globali di riduzione delle emissioni di carbonio. Diverse aziende stanno procedendo con lo sviluppo della tecnologia di bordo con risultati promettenti. Tuttavia, il rapporto commissionato dal Global Centre for Maritime Decarbonization (GCMD) di Singapore in collaborazione con Lloyd's Register e ARUP, rileva la necessità di definire un percorso chiaro per scaricare, utilizzare e/o immagazzinare CO2. Scrivono che questi problemi critici devono essere risolti per la commercializzazione su larga scala della cattura e dello stoccaggio del carbonio a bordo. "Mentre si rileva con successo di numerose tecnologie di cattura a bordo delle navi, rimane ancora incerto come il carbonio catturato sulle navi mercantili possa essere scaricato in sicurezza e come sia il resto della catena del valore", ha affermato il professor Lynn Loo, CEO di GCMD. "Questo studio fa luce su queste sfide ed evidenzia le raccomandazioni per affrontare in modo olistico queste preoccupazioni per le parti interessate a far progredire i concetti di scarico

Il Nautilus

Ravenna

larga scala. Hanno concluso che il trasferimento da nave a terminal è più compatibile su scale più piccole. Sottolineano le sfide legate alla definizione dell'uso finale, che si tratti di un eventuale cattura o dell'uso come materia prima per la produzione di combustibili sintetici. Osservano inoltre che l'LCO2 presenta una serie unica di sfide per la sicurezza che non si incontrano comunemente quando si maneggiano i carburanti nel trasporto marittimo. Il rapporto identifica i problemi di sicurezza come l'asfissia e la tossicità e ha condotto studi di sicurezza per identificare e gestire i rischi. Indicano sfide uniche come i pericoli quando la CO2 si avvicina al suo punto triplo in cui coesistono fasi gassose, liquide e solide. Oltre ad essere sensibili alle impurità, notano che piccoli cambiamenti di temperatura e pressione possono portare a situazioni pericolose, come l'ostruzione dei tubi e l'accumulo di pressione. Hanno concluso che, affinché i sistemi di cattura del carbonio a bordo siano fattibili dal punto di vista operativo, l'industria deve sviluppare un ecosistema collaborativo per consentire alla catena del valore di gestire la CO2 catturata. L'Italia punta ad aumentare sempre di più la propria attività nel campo della cattura e dello stoccaggio della CO2 (CCS) e al momento uno tra i progetti più interessanti è il Callisto: si tratta di un'iniziativa portata avanti da Eni, Snam e Air Liquide, il cui avvio è previsto a **Ravenna** in questo 2024. Il progetto è stato incluso nei Progetti di Interesse Comune dell'UE e a regime si prevede di stoccare un massimo di 16 milioni di tonnellate di anidride carbonica ogni anno e 500 milioni di tonnellate all'anno entro il 2030. A parte Eni, non ci sono aziende o startup italiane attratte dalla cattura della CO2, anche se l'argomento continua ad essere esplorato da gruppi di ricerca universitari. Alla Federico II di Napoli, si sperimenta come intrappolare la CO2 nei letti fluidizzati (solidi che in particolari condizioni si comportano da fluidi). A Bologna si studiano particolari membrane capaci di lasciar passare molecole di piccole dimensioni, come quelle dell'acqua, e di trattenere la CO2. Mentre all'Università di Padova lavorano sulla logistica e il trasporto della CO2 concentrata e liquida, perché una volta catturata deve poter esser portata a destinazione. Abele Carruezzo.

Sbarco Life Support di Emergency. Confermato l'arrivo per domani. Al Pala De André le operazioni sanitarie e di polizia

Voice by Si è conclusa poco fa al Pala De André l'ultima riunione di coordinamento presieduta dal Prefetto di **Ravenna** Castrese De Rosa con tutta la macchina organizzativa per l'arrivo domani mattina previsto per le ore 8 a **Porto** Corsini (banchina Terminal Crociere) della nave ONG Life Support di Emergency con 71 migranti a bordo di cui 3 minori e tra questi 2 non accompagnati. La situazione a bordo è ritenuta stabile, e soddisfacente quella sanitaria con esclusione di un caso che necessiterà di trasporto in ospedale "Saranno fatti scendere dalla nave - ha dichiarato il Prefetto di **Ravenna** Castrese De Rosa - prima coloro che hanno priorità di trattamento per varie patologie tra cui un ragazzo che dovrà essere trasferito in ospedale, poi i minori non accompagnati e l'unica donna a bordo, infine coloro che hanno casi di scabbia già in trattamento farmacologico a bordo nave." I trasferimenti avverranno da **Porto** Corsini con mezzi della Croce Rossa Italiana fino al Pala De André dove avverranno tutte le operazioni sanitarie e di polizia. Sono stati allestiti 3 laboratori sanitari, spazi per i Servizi Sociali del Comune e della Questura per fotosegnalamento e procedure identificative, e un'area ristoro.

Saranno prelevati direttamente al Pala De André i migranti diretti a Forlì Cesena (9) e a Rimini (5), gli altri saranno accompagnati in pullman a Bologna (53) e distribuiti tra le varie province secondo il piano di riparto predisposto dalla Prefettura di Bologna. "Come sempre finora - ha dichiarato il Prefetto Castrese De Rosa - la macchina organizzativa messa in campo ha risposto con efficienza e tempestività e, in poco tempo, è stato così possibile riallestire il Pala de André come già successo nei precedenti sbarchi. In Totale saranno 939 i migranti giunti a **Ravenna** nei 9 sbarchi finora avvenuti. Leggi anche cronaca Life Support in viaggio per il **porto** di **Ravenna**: condizioni meteo sfavorevoli, i 71 migranti stremati e con il mal di mare nave Ong Nave Life Support di Emergency. Stabilita ripartizione migranti: 18 in Romagna, di cui 4 a **Ravenna**, gli altri in Emilia.



Tele Romagna 24

Ravenna

RAVENNA: Tutto pronto per lo sbarco di 71 migranti, un giovane andrà in ospedale

È tutto pronto al porto di Ravenna per accogliere la nave ong Life Support di Emergency con 71 migranti a bordo di cui 3 minori e tra questi 2 non accompagnati. Si è infatti conclusa in serata al Pala De André l'ultima riunione di coordinamento presieduta dal prefetto Castrese De Rosa con tutta la macchina organizzativa per l'arrivo della nave domani mattina previsto verso le 8 al terminal crociere di Porto Corsini. La situazione a bordo è ritenuta stabile; soddisfacente quella sanitaria. "Saranno fatti scendere prima coloro che hanno priorità di trattamento per varie patologie tra cui un ragazzo che dovrà essere trasferito in ospedale - ha chiarito il prefetto - poi i minori non accompagnati e l'unica donna a bordo; infine i casi di scabbia già in trattamento farmacologico". I trasferimenti avverranno con mezzi della Croce rossa Italiana fino al Pala De André dove avverranno tutte le operazioni sanitarie e di polizia. Sono stati allestiti tre laboratori sanitari, spazi per i servizi sociali del comune e della questura per fotosegnalamento e procedure identificative oltre a un'area ristoro. Saranno prelevati direttamente al Pala De André i migranti diretti a Forlì Cesena (9) e a Rimini (5); gli altri saranno accompagnati in pullman a Bologna (53) e distribuiti tra le varie province secondo il piano di riparto predisposto dalla prefettura di Bologna. "Come sempre finora - ha continuato il prefetto - la macchina organizzativa messa in campo ha risposto con efficienza e tempestività e, in poco tempo, è stato così possibile riallestire il Pala de André come già successo nei precedenti sbarchi. In totale saranno 939 i migranti giunti a Ravenna nei nove sbarchi finora avvenuti".



(Sito) Ansa**Marina di Carrara****Nave Geo Barents in porto Marina di Carrara con 249 migranti**

E' arrivata al porto di Marina di Carrara (Massa Carrara) la nave Geo Barents della ong Medici senza frontiere con a bordo 249 migranti. L'imbarcazione li ha soccorsi in tre diverse operazioni di salvataggio in mare davanti alle coste della Libia. Per il porto di Marina di Carrara si tratta complessivamente dell'11mo sbarco da quando sono in atto queste operazioni, il secondo del 2024 che si aggiunge ai nove del 2023. L'accoglienza e le procedure successive allo sbarco sono coordinate dalla Prefettura di Massa Carrara. Ad attendere lo sbarco lungo la banchina del porto i volontari, il supporto sanitario e le forze dell'ordine, oltre al personale dell'Autorità portuale e della Capitaneria di porto. La nave e i migranti ricevono i primi controlli a bordo, a partire da quelli sanitari, per poi essere fatti scendere a piccoli gruppi e accompagnati con i pullman nei padiglioni di Imm-CarraraFiere, per le successive procedure di identificazione e i controlli medici. Da lì, i migranti partiranno nelle ore successive per le strutture di accoglienza che li ospiteranno.



(Sito) Ansa**Marina di Carrara****A Carrara lo sbarco della Geo Barents, a bordo anche 43 minori**

Sono in corso le procedure di sbarco dei 249 migranti giunti al porto di Marina di Carrara (Massa Carrara) a bordo della Geo Barents di Medici Senza Frontiere. Tra le 249 persone risultano tre minori al di sotto dei 14 anni, 40 minori con più di 14 anni e 30 donne. Molti i nuclei familiari. Tra i migranti anche una minore incinta e una minore con un bambino. La maggior parte delle persone proviene dall'Africa subsahariana. Stando ai dati forniti dal prefetto di Massa Carrara, Guido Aprea, tra i 249 migranti non ci sarebbero particolari casi critici di salute. A rimanere in Toscana saranno 55 persone, a Massa Carrara tre minori, tra cui la ragazza incinta. Tutti gli altri migranti andranno nei centri di accoglienza fuori Toscana.



Rai News

Marina di Carrara

Marina di Carrara, sbarcati 249 migranti

L'attracco della Geo Barents di Medici Senza Frontiere E' l'11esimo sbarco per il porto apuano, il più importante in termini numerici. Stamani è arrivata nel porto di Marina di Carrara, intorno alle 6, la Geo Barents, nave di soccorso dei migranti di Medici senza frontiere. A bordo 249 migranti soccorsi al largo della Libia. Dopo le operazioni di sbarco, i migranti saranno accompagnati al padiglione del vicino complesso fieristico per il primo soccorso e le operazioni di riconoscimento. Successivamente, partiranno per le strutture di accoglienza sparse in tutta Italia. Per il porto di Marina di Carrara è stato l'undicesimo sbarco, il secondo del 2024, il più importante in termini numerici. Per la Geo Barents si tratta, invece del terzo attracco nello scalo apuano dopo i due della scorsa estate.



Shipping Italy

Livorno

"Vettore storico" all'Elba, Forship (Corsica Ferries) perde anche in appello

Porti Il Consiglio di Stato conferma la sentenza di primo grado che aveva promosso la decisione dell'Adsp di revocare la qualifica alla compagnia, rea (nel 2021) di ritardati rendicontazione e versamento di Redazione SHIPPING ITALY Come quello di primo grado è stato amaro per Forship - Corsica Ferries il verdetto d'appello nel contenzioso amministrativo che la vedeva opposta all'Autorità di sistema portuale toscana per la revoca della qualifica di vettore storico decisa dall'ente nel 2021. Detto che tale qualifica, sulla base dei regolamenti che l'Adsp applica alla gestione degli slot per i collegamenti fra le isole dell'arcipelago toscano, conferisce ai vettori storicamente attivi nelle tratte in questione una sorta di diritto di prelazione in caso residuo corse e banchine, l'Adsp era arrivata alla revoca dopo che Forship aveva violato gli obblighi di rendicontazione e versamento delle tasse sui passeggeri raccolte per conto dell'ente sanciti dai regolamenti dell'ente medesimo, ottemperando inoltre in ritardo e parzialmente ai solleciti ricevuti. La cosa non aveva inficiato poi l'attività della compagnia dalle navi gialle nel corso della stagione 2022, ma aveva dato vita ad una lite giudiziaria, con la vittoria, in primo grado, dell'amministrazione pubblica. Patrocinata dagli avvocati Francesco Munari e Andrea Blasi l'Adsp ha oggi ottenuto conferma dell'esito pure innanzi al Consiglio di Stato, che ha confermato la bontà dell'operato della Port authority toscana: appello respinto e condanna di Forship al pagamento delle spese legali. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY Slot per l'Elba: Adsp **Livorno** prevale al Tar su Corsica Ferries.



(Sito) Ansa

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

A Montemarciano 6 minori non accompagnati scesi da Ocean Viking

Tra i 32 minori non accompagnati sbarcati al porto di Ancona il 18 marzo dalla Ocean Viking, sei sono stati affidati alla fondazione Caritas Senigallia, come disposto dalla Prefettura di Ancona. Ora sono accolti in una struttura, il centro di accoglienza straordinario a Montemarciano (Ancona) dove la fondazione senigalliese ha già accolto altri ospiti minorenni. "Siamo stati contattati dalla Prefettura - ha spiegato il presidente della fondazione Caritas Senigallia Giovanni Bompreszi - per dare una mano nell'accoglienza dei giovani migranti. I nostri operatori si sono resi subito disponibili per essere presenti e collaborare durante lo sbarco ad Ancona". Sono sei ragazzi provenienti dalla Siria, hanno un'età compresa tra i 14 e i 17 anni, e salvati dalla nave umanitaria della ong Sos Mediterranée in due distinte operazioni tra il 13 e il 14 marzo. Oltre ai minori non accompagnati, sulla nave erano presenti anche altri 21 minori assieme alle loro famiglie. I migranti vengono anche da Pakistan, Egitto e Mali. Ai sei ospiti di Montemarciano sono stati consegnati i kit di accoglienza. "Ancora non si sono aperti con i nostri operatori - spiega ancora Bompreszi - ma è presto, sono appena arrivati e quindi abbiamo poche informazioni, ma sono contenti di essere rimasti insieme tutti e sei della stessa nazionalità". Non è stata ancora specificata la durata dell'accoglienza a Montemarciano, che può variare da pochi giorni ad alcuni mesi in base alle indicazioni della Prefettura di Ancona.

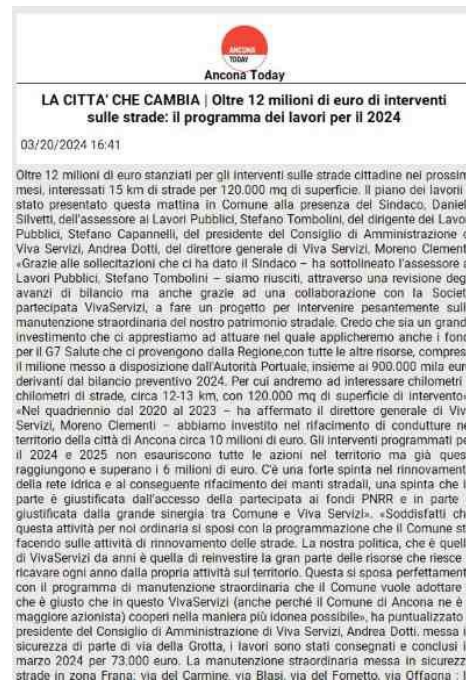


Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

LA CITTA' CHE CAMBIA | Oltre 12 milioni di euro di interventi sulle strade: il programma dei lavori per il 2024

Oltre 12 milioni di euro stanziati per gli interventi sulle strade cittadine nei prossimi mesi, interessati 15 km di strade per 120.000 mq di superficie. Il piano dei lavori è stato presentato questa mattina in Comune alla presenza del Sindaco, Daniele Silvetti, dell'assessore ai Lavori Pubblici, Stefano Tombolini, del dirigente dei Lavori Pubblici, Stefano Capannelli, del presidente del Consiglio di Amministrazione di Viva Servizi, Andrea Dotti, del direttore generale di Viva Servizi, Moreno Clementi. «Grazie alle sollecitazioni che ci ha dato il Sindaco - ha sottolineato l'assessore ai Lavori Pubblici, Stefano Tombolini - siamo riusciti, attraverso una revisione degli avanzi di bilancio ma anche grazie ad una collaborazione con la Società partecipata VivaServizi, a fare un progetto per intervenire pesantemente sulla manutenzione straordinaria del nostro patrimonio stradale. Credo che sia un grande investimento che ci apprestiamo ad attuare nel quale applicheremo anche i fondi per il G7 Salute che ci provengono dalla Regione, con tutte le altre risorse, compreso il milione messo a disposizione dall'Autorità Portuale, insieme ai 900.000 mila euro derivanti dal bilancio preventivo 2024. Per cui andremo ad interessare chilometri e chilometri di strade, circa 12-13 km, con 120.000 mq di superficie di intervento». «Nel quadriennio dal 2020 al 2023 - ha affermato il direttore generale di Viva Servizi, Moreno Clementi - abbiamo investito nel rifacimento di condutture nel territorio della città di Ancona circa 10 milioni di euro. Gli interventi programmati per il 2024 e 2025 non esauriscono tutte le azioni nel territorio ma già questi raggiungono e superano i 6 milioni di euro. C'è una forte spinta nel rinnovamento della rete idrica e al conseguente rifacimento dei manti stradali, una spinta che in parte è giustificata dall'accesso della partecipata ai fondi PNRR e in parte è giustificata dalla grande sinergia tra Comune e Viva Servizi». «Soddisfatti che questa attività per noi ordinaria si sposi con la programmazione che il Comune sta facendo sulle attività di rinnovamento delle strade. La nostra politica, che è quella di VivaServizi da anni è quella di reinvestire la gran parte delle risorse che riesce a ricavare ogni anno dalla propria attività sul territorio. Questa si sposa perfettamente con il programma di manutenzione straordinaria che il Comune vuole adottare e che è giusto che in questo VivaServizi (anche perché il Comune di Ancona ne è il maggiore azionista) cooperi nella maniera più idonea possibile», ha puntualizzato il presidente del Consiglio di Amministrazione di Viva Servizi, Andrea Dotti. messa in sicurezza di parte di via della Grotta, i lavori sono stati consegnati e conclusi in marzo 2024 per 73.000 euro. La manutenzione straordinaria messa in sicurezza strade in zona Frana: via del Carmine, via Blasi, via del Fornetto, via Offagna ; la gara è stata effettuata, consegna lavori Aprile 2024, importo complessivo 800.000. Per quello che riguarda i fondi residui, saranno impiegati in vari lotti. Parte di via Conca,



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

(da via Flaminia a via Esino), parte di via Colombo (da via Palombare a via della Marina) tratti ammalorati di via Flaminia ; ripresa dei lavori imminente, fine lavori a maggio 2024, importo 180.000. Parte di via I° Maggio residua e via Schiavoni Pip; procedura di gara da effettuare, fino ai lavori novembre 2024; importo 200.000. V ia Fabriano, via Leoni, parte di via Macerata, parte di via Monte San Vicino, via Collodi, via Carpegna ; ripresa lavori 21/3 fine lavori giugno 2024, importo 540.000. V ia Recanati, via Marsigliani, tratti di via Albertini ; procedura di gara da effettuare; fine lavori novembre 2024; importo 284.000. P arte di via Panoramica (da via Corridoni al Passetto), piazzale del Pinocchio, tratto di via San Gaspare ; ripresa lavori imminente e fine ai lavori Maggio 2024; importo 150.000, I fondi residui delle precedenti annualità saranno destinati ai l avori per parte di via Veneto (da via Rovereto al Pincio), tratto via De Bosis (da via Piave al viale della Vittoria), via Montesanto, tratto via Pergola ; procedura di gara affidamento da effettuare, fine lavori novembre 2024; importo 180.000. V ia Torrioni, via Bocconi, via del Carmin (in parte), via Fazioli, via Tronto, via Zara; redazione del progetto in corso; fine lavori novembre 2024; importo 900.000. I fondi IMU TASI saranno utilizzati per interventi di manutenzione ordinaria stradale per 470.000, fine lavori dicembre 2024. In vista dello speciale appuntamento con il G7 salute, a favore del Comune di Ancona la Regione Marche ha stanziato un contributo straordinario pari ad 2.000.000,00 riservato alla manutenzione straordinaria delle strade a cui si aggiunge un milione proveniente dalla **Autorità Portuale**.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Uil, Bombardieri ad Ancona: «Investimenti e sicurezza sul lavoro per far volare il porto di Ancona»

ANCONA - Non più corpo slegato, estraneo alla città ma realtà viva e attiva per l'intera regione, capace di fornire un impulso economico strategico per le Marche e per il Centro Italia. È il **porto** di **Ancona** la realtà che la Uil, ieri a Roma con oltre 1.100 bare in piazza del Popolo a rappresentare i morti sul lavoro del 2023 (36 sono marchigiani), oggi nel capoluogo dorico, ha deciso di rendere protagonista con un focus per porre l'accento sulla sicurezza e rilanciarne lo sviluppo all'interno di un nuovo modo di vivere e progettare questa importante infrastruttura. Un luogo simbolo. Pulsante. Tanto da attrarre oltre al segretario generale della Uil Pierpaolo Bombardieri in testa, anche i segretari generali delle categorie coinvolte all'interno dell'area portuale ovvero, Paolo Andreani (segretario generale Uiltucs), Enrica Mammucari (segretaria generale Uila Pesca), Rocco Palombella (segretario generale Uilm), Vito Panzarella (segretario generale Feneal Uil), Marco Verzari (segretario generale aggiunto Uil Trasporti). Una tavola rotonda al Ridotto delle Muse per parlare di **"Porto è Regione - Un'idea di sviluppo economico e sociale per le Marche"**.

L'evento, al quale hanno preso parte anche il presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli, il sindaco di **Ancona**, Daniele Silvetti, il presidente dell'Autorità Portuale, Vincenzo Garofalo e Roberto Giulianelli, docente di Storia Economica all'Univpm, ha preceduto l'inaugurazione della nuova sede Uil al **porto** di **Ancona**, ulteriore punto di ascolto e aggregazione che il sindacato ha voluto avviare nel cuore della città. «Un'infrastruttura importante non solo per **Ancona** ma per tutto il territorio - ha detto Bombardieri al suo arrivo - Occorre indirizzare gli investimenti in quelle infrastrutture che possono dare un valore aggiunto sia per l'occupazione che per lo sviluppo. La sicurezza? Pensiamo che ci siano vari gradi di responsabilità. C'è sicuramente una questione cultura: bisogna richiamare tutti all'osservanza delle norme, misure più forti per chi le viola e un maggiore impegno da parte della politica. Dal Governo ci aspettiamo fatti concreti, siamo stanchi di chiacchiere e demagogia. In un Paese civile non è accettabile morire per andare al lavoro». Il **porto** come fulcro dell'attività economica regionale. Parliamo di circa 6.500 lavoratori, compresi gli occupati delle pubbliche amministrazioni con competenza esclusiva in ambito portuale. «Scambi mercantili, pesca e navalmeccanica sono i tre settori cardine di un'economia che ha forgiato la comunità locale dandole un'identità - ha spiegato Claudia Mazzucchelli, segretaria generale della Uil Marche che ha moderato l'incontro - ma il **porto** di **Ancona** rimane comunque passivo con maggiori traffici di merci in arrivo, rispetto a quelle in partenza. Continua il trend storico per cui l'entroterra non utilizza il **porto** di **Ancona** per commercializzare le sue merci». E gli altri settori? Solo per parlare di pesca, basti pensare che le Marche vanno in



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

mare 742 imbarcazioni, sono meno di altre regioni ma la pesca supera gli 80 milioni di Pil facendo della nostra regione la terza d'Italia, dopo Sicilia e Veneto, per valore economico del settore. L'industria regionale della nautica da diporto è specializzata nel settore yachting (67%), grandi yacht di lusso, manutenzione e raggruppa 25 realtà tra cantieri, designer, contractor di interni, componenti tecnici, impiantisti, servizi e istituzioni. Aziende che, con la loro attività, hanno fatto delle Marche uno dei principali distretti di riferimento per il lusso sia degli yacht che delle navi da crociera. Numeri incoraggianti che possono costituire un volano per ulteriore sviluppo. Senza negare i problemi. A partire dalle carenze infrastrutturali per collegare il **porto** alla grande viabilità nazionale e internazionale. «Abbiamo sempre pensato al **porto** come un tema nevralgico e importante - ha detto il presidente Acquaroli - ritenendolo un formidabile asset per tutta la regione. Questo territorio ha una dotazione naturale di infrastrutture, oltre al **porto** che rappresenta il traino per grandezza e storicità, anche l'aeroporto e l'interporto ma non possiamo dimenticare che queste realtà sono raggiunte da autostrada e ferrovie. Per il **porto** resta fondamentale dare prospettiva e questo significa spazi e collegamenti veloci, altrimenti una mancanza di risposte rischia di far delocalizzare le imprese. Dobbiamo lavorare tutte insieme per dare a questa infrastruttura un futuro all'altezza delle aspettative della nostra regione». Ombre che riguardano anche la vita dei lavoratori con gli incidenti sul lavoro o i fenomeni di lavoro nero e caporalato che strisciano sottotraccia nei subappalti. «Anche per questo abbiamo deciso - aggiunge la segretaria Mazzucchelli - di aprire una sede al **porto**. Il nostro intento è portare alla conoscenza dei diritti coloro che oggi se li vedono negati come ad esempio le malattie professionali che derivano da questi lavori usuranti, maggiori rispetto ai rilevamenti statistici perché spesso non denunciate». Obiettivo dell'incontro, discutere attorno a un sistema portuale che possa diventare un grande motore di sviluppo produttivo dell'intera regione anche attraverso i "suggerimenti" dei segretari nazionali Uil.

Che sorpresa, ecco i soldi per le strade: il Comune trova un tesoro di 12 milioni

La metà delle risorse arriva da Viva Servizi. I primi interventi tra 2 mesi: lifting dal centro ai borghi di Antonio Pio Guerra Giovedì 21 Marzo 2024, 04:15 3 Minuti di Lettura ANCONA Nell'uovo di Pasqua del Comune di Ancona ci sono oltre 12 milioni di euro per la manutenzione delle strade. La notizia è stata annunciata ieri mattina, a Palazzo del Popolo, dal sindaco Daniele Silveti, dall'assessore ai Lavori pubblici Stefano Tombolini e dal presidente di Viva Servizi Andrea Dotti. Metà del capitale, infatti, arriva proprio dal bilancio della partecipata. Ma procediamo con ordine e cominciamo con lo spacchettare il montepremi. Dalle casse del Comune escono infatti poco meno di 7 milioni di euro. Ai 900mila euro già messi a bilancio si aggiungono infatti 3 milioni di euro per gli interventi propedeutici al G7 Salute di ottobre ed altri 4 milioni di euro trovati nelle pieghe del bilancio. I tempi «Dalla seconda metà di maggio comincerà una manutenzione straordinaria delle strade cittadine» esordisce il primo cittadino. «Non solo del centro storico ma anche dei quartieri nuovi e dei borghi» ci tiene poi a precisare. «Abbiamo messo sul piatto una somma importante, più di quella proposta dalla precedente amministrazione nel periodo pre-elettorale» lo fiancheggia Tombolini. Che aggiunge: «A mutuo ci sono solo 900mila euro, il resto sono nostre risorse». La fetta più grande, ovvero i 900mila euro già a bilancio, serviranno per via Torrioni, via Bocconi, Fazioli e Zara oltre che per alcuni tratti di via del Carmine. La fine dei lavori è prevista per novembre 2024 mentre è attualmente in corso il progetto di fattibilità tecnico-economica. Ulteriori 800mila euro sono destinati alla manutenzione straordinaria delle strade nella zona della frana, come via Blasi, via del Fornetto e via Offagna. In questo caso, la consegna del cantiere avverrà ad aprile. Veniamo poi all'arrivo del G7 Salute. La Regione ha fornito 1,8 milioni di euro che serviranno per via XXIX Settembre, lungomare Vanvitelli e via Marconi oltre che per la zona di Portonovo. Il capitolo Un altro milione ce lo mette l'Autorità portuale per il Molo sud e via Da Chio. Per entrambi, la fine dei lavori è prevista entro settembre 2024. C'è poi anche un milione di euro (parte dal fondo Imu-Tasi e parte dagli avanzi degli anni precedenti) sulla cui destinazione non si sa ancora molto. I 6 milioni di Viva Servizi, invece, serviranno anche per l'ammodernamento dei sottoservizi oltre che per il rifacimento della sede stradale interessata dai lavori. «Nel triennio 2020/23 abbiamo investito una media di 2,5 milioni all'anno mentre nel biennio 2024/25 spenderemo oltre 7 milioni (comprensivi di Iva, ndr)» fa Dotti. La metà di questo denaro servirà per via Isonzo e via Del Conero fino all'incrocio con via Salmoni - un anno di lavori da dicembre 2024. Mentre altri 1,7 milioni permetteranno l'aggiornamento di via Pozzo, a Varano, da settembre e per 9 mesi. Già finite, invece, le operazioni nel sottosuolo in via Salmoni e Avvenati. Qui l'asfaltatura avverrà tra giugno



La metà delle risorse arriva da Viva Servizi. I primi interventi tra 2 mesi: lifting dal centro ai borghi di Antonio Pio Guerra Giovedì 21 Marzo 2024, 04:15 3 Minuti di Lettura ANCONA Nell'uovo di Pasqua del Comune di Ancona ci sono oltre 12 milioni di euro per la manutenzione delle strade. La notizia è stata annunciata ieri mattina, a Palazzo del Popolo, dal sindaco Daniele Silveti, dall'assessore ai Lavori pubblici Stefano Tombolini e dal presidente di Viva Servizi Andrea Dotti. Metà del capitale, infatti, arriva proprio dal bilancio della partecipata. Ma procediamo con ordine e cominciamo con lo spacchettare il montepremi. Dalle casse del Comune escono infatti poco meno di 7 milioni di euro. Ai 900mila euro già messi a bilancio si aggiungono infatti 3 milioni di euro per gli interventi propedeutici al G7 Salute di ottobre ed altri 4 milioni di euro trovati nelle pieghe del bilancio. I tempi «Dalla seconda metà di maggio comincerà una manutenzione straordinaria delle strade cittadine» esordisce il primo cittadino. «Non solo del centro storico ma anche dei quartieri nuovi e dei borghi» ci tiene poi a precisare. «Abbiamo messo sul piatto una somma importante, più di quella proposta dalla precedente amministrazione nel periodo pre-elettorale» lo fiancheggia Tombolini. Che aggiunge: «A mutuo ci sono solo 900mila euro, il resto sono nostre risorse». La fetta più grande, ovvero i 900mila euro già a bilancio, serviranno per via Torrioni, via Bocconi, Fazioli e Zara oltre che per alcuni tratti di via del Carmine. La fine dei lavori è prevista per novembre 2024 mentre è attualmente in corso il progetto di fattibilità tecnico-economica. Ulteriori 800mila euro sono destinati alla manutenzione straordinaria delle strade nella zona della frana, come via Blasi, via del Fornetto e via Offagna. In questo caso, la consegna del cantiere avverrà ad aprile. Veniamo poi all'arrivo del G7 Salute. La Regione ha fornito 1,8 milioni di euro che serviranno per via XXIX Settembre, lungomare Vanvitelli e via Marconi oltre che per la zona di Portonovo. Il capitolo Un altro milione ce lo mette l'Autorità portuale per il Molo sud e via Da Chio. Per entrambi, la fine dei lavori è prevista entro settembre 2024. C'è poi anche un milione di euro (parte dal fondo Imu-Tasi e parte dagli avanzi degli anni precedenti) sulla cui destinazione non si sa ancora molto. I 6 milioni di Viva Servizi, invece, serviranno anche per l'ammodernamento dei sottoservizi oltre che per il rifacimento della sede stradale interessata dai lavori. «Nel triennio 2020/23 abbiamo investito una media di 2,5 milioni all'anno mentre nel biennio 2024/25 spenderemo oltre 7 milioni (comprensivi di Iva, ndr)» fa Dotti. La metà di questo denaro servirà per via Isonzo e via Del Conero fino all'incrocio con via Salmoni - un anno di lavori da dicembre 2024. Mentre altri 1,7 milioni permetteranno l'aggiornamento di via Pozzo, a Varano, da settembre e per 9 mesi. Già finite, invece, le operazioni nel sottosuolo in via Salmoni e Avvenati. Qui l'asfaltatura avverrà tra giugno

e luglio. Strada facendo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Oltre 12mln di euro di interventi sulle strade cittadine, il programma dei lavori 2024

Oltre 12 milioni di interventi sulle strade cittadine per i prossimi mesi, interessati 15 km di strade per 120.000 mq di superficie. Il piano degli interventi è stato presentato questa mattina in Comune alla presenza del Sindaco, Daniele Silveti, dell'assessore ai Lavori Pubblici, Stefano Tombolini, del dirigente dei Lavori Pubblici, Stefano Capannelli, del presidente del Consiglio di Amministrazione di Viva Servizi, Andrea Dotti, del direttore generale di Viva Servizi, Moreno Clementi. I lavori: programmati da Viva Servizi per circa 6 milioni, lavori di manutenzione straordinaria sulle strade disposti dal Comune per oltre 4 milioni di euro, opere programmate in vista del G7 Salute per oltre 2 milioni. Tutti i cantieri che interesseranno la città prevederanno una serie di interventi di straordinaria manutenzione che interesseranno strade e sottoservizi. "Non ci appartiene la politica del rattoppo della buca - ha esordito il sindaco di Ancona, Daniele Silveti - ma fare nuove strade, efficienti e sicure, con metodo e programmazione, in collaborazione con altri enti, come VivaServizi ad esempio, per il bene della città. Agiamo sulle vie che hanno maggiore urgenza a seguito di una accurata ricognizione, operando non solo nel centro ma anche nei borghi, mettendo in atto un piano specifico". "Grazie alle sollecitazioni che ci ha dato il Sindaco, siamo riusciti, attraverso una revisione degli avanzi di bilancio ma anche grazie ad una collaborazione con la Società partecipata VivaServizi, a fare un progetto per intervenire pesantemente sulla manutenzione straordinaria del nostro patrimonio stradale - ha sottolineato l'assessore ai Lavori Pubblici, Stefano Tombolini-. Credo che sia un grande investimento che ci apprestiamo ad attuare nel quale applicheremo anche i fondi per il G7 Salute che ci provengono dalla Regione, con tutte le altre risorse, compreso il milione messo a disposizione dall'Autorità Portuale, insieme ai 900.000 mila euro derivanti dal bilancio preventivo 2024. Per cui andremo ad interessare chilometri e chilometri di strade, circa 12-13 km, con 120.000 mq di superficie di intervento". Gli interventi di Viva Servizi ammontano a circa 6 milioni di euro e hanno per oggetto: 1. rinnovamento rete idrica di via Rodi: durata dei lavori complessiva stimata in 4 mesi inizio nella seconda metà di maggio 2024, importo 700.000. 2. rinnovamento reti idriche di via Salmoni e via Avvenati: lavori alle reti idriche già concluse; asfaltature invece previste per il mese di giugno-luglio 2024 importo 250.000, 3. rinnovamento reti idriche e reflue di via Isonzo e via del Conero fino ad incrocio con via Salmoni: il progetto definitivo è stato approvato, la progettazione esecutiva è in corso di esecuzione; avvio delle opere nel dicembre 2024; durata complessiva lavori circa un anno, importo 3 milioni e 500 mila euro. 4. rinnovamento condotta idrica ed estensione rete fognaria via Pozzo (frazione di Varano): progetto di fattibilità tecniche economiche in corso approvazione; avvio progettazione esecutiva nel mese di aprile, possibile



Oltre 12 milioni di interventi sulle strade cittadine per i prossimi mesi, interessati 15 km di strade per 120.000 mq di superficie. Il piano degli interventi è stato presentato questa mattina in Comune alla presenza del Sindaco, Daniele Silveti, dell'assessore ai Lavori Pubblici, Stefano Tombolini, del dirigente dei Lavori Pubblici, Stefano Capannelli, del presidente del Consiglio di Amministrazione di Viva Servizi, Andrea Dotti, del direttore generale di Viva Servizi, Moreno Clementi. I lavori: programmati da Viva Servizi per circa 6 milioni, lavori di manutenzione straordinaria sulle strade disposti dal Comune per oltre 4 milioni di euro, opere programmate in vista del G7 Salute per oltre 2 milioni. Tutti i cantieri che interesseranno la città prevederanno una serie di interventi di straordinaria manutenzione che interesseranno strade e sottoservizi. "Non ci appartiene la politica del rattoppo della buca - ha esordito il sindaco di Ancona, Daniele Silveti - ma fare nuove strade, efficienti e sicure, con metodo e programmazione, in collaborazione con altri enti, come VivaServizi ad esempio, per il bene della città. Agiamo sulle vie che hanno maggiore urgenza a seguito di una accurata ricognizione, operando non solo nel centro ma anche nei borghi, mettendo in atto un piano specifico". "Grazie alle sollecitazioni che ci ha dato il Sindaco, siamo riusciti, attraverso una revisione degli avanzi di bilancio ma anche grazie ad una collaborazione con la Società partecipata VivaServizi, a fare un progetto per intervenire pesantemente sulla manutenzione straordinaria del nostro patrimonio stradale - ha sottolineato l'assessore ai Lavori Pubblici, Stefano Tombolini-. Credo che sia un grande investimento che ci apprestiamo ad attuare nel quale applicheremo anche i fondi per il G7 Salute che ci provengono dalla Regione, con tutte le altre risorse, compreso il milione messo a disposizione dall'Autorità Portuale, insieme ai 900.000 mila euro derivanti dal bilancio preventivo 2024. Per cui andremo ad interessare chilometri e chilometri di strade, circa 12-13

avvio delle opere nel mese di settembre 2024; durata complessiva delle lavorazioni nove mesi; l'importo complessivo un milione e settecentomila euro. "Nel quadriennio dal 2020 al 2023 abbiamo investito nel rifacimento di condutture nel territorio della città di Ancona circa 10 milioni di euro - ha affermato il direttore generale di Viva Servizi, Moreno Clementi -. Gli interventi programmati per il 2024 e 2025 non esauriscono tutte le azioni nel territorio ma già questi raggiungono e superano i 6 milioni di euro. C'è una forte spinta nel rinnovamento della rete idrica e al conseguente rifacimento dei manti stradali, una spinta che in parte è giustificata dall'accesso della partecipata ai fondi PNRR e in parte è giustificata dalla grande sinergia tra Comune e Viva Servizi". "Soddisfatti che questa attività per noi ordinaria si sposi con la programmazione che il Comune sta facendo sulle attività di rinnovamento delle strade. La nostra politica, che è quella di VivaServizi da anni è quella di reinvestire la gran parte delle risorse che riesce a ricavare ogni anno dalla propria attività sul territorio. Questa si sposa perfettamente con il programma di manutenzione straordinaria che il Comune vuole adottare e che è giusto che in questo VivaServizi (anche perché il Comune di Ancona ne è il maggiore azionista) cooperi nella maniera più idonea possibile" ha puntualizzato il presidente del Consiglio di Amministrazione di Viva Servizi, Andrea Dotti.

1. Manutenzione straordinaria strade Lotto B: messa in sicurezza di parte di via della Grotta i lavori sono stati consegnati e conclusi in marzo 2024 per 73.000 euro;
2. manutenzione straordinaria messa in sicurezza strade in zona Frana: via del Carmine, via Blasi, via del Fornetto, via Offagna; la gara è stata effettuata, consegna lavori Aprile 2024, importo complessivo 800.000;
3. Lotto 1 fondi residui: parte di via Conca, (da via Flaminia a via Esino), parte di via Colombo (da via Palombare a via della Marina) tratti ammalorati di via Flaminia; ripresa dei lavori imminente, fine lavori a maggio 2024 in porta 180.000;
4. Lotto 2 fondi residui: parte via Primo Maggio residua e via Schiavoni Pip; procedura di gara da effettuare, fino ai lavori novembre 2024; importo 200.000.
5. Lotto 3 fondi residui: via Fabriano, via Leoni, parte di via Macerata, parte di via Monte San Vicino, via Collodi, via Carpegna; ripresa lavori 21/3 fine lavori giugno 2024, importo 540.000 euro;
6. Lotto 4 fondi residui: via Recanati, via Marsigliani, tratti di via Albertini; procedura di gara da effettuare; fine lavori novembre 2024; importo 284.000.
7. Lotto 5 fondi residui: parte di via Panoramica (da via Corridoni al Passetto), piazzale del Pinocchio, tratto di via San Gaspare; ripresa lavori imminente e fine ai lavori Maggio 2024; importo 150.000,
8. Fondi residui delle precedenti annualità: sono destinati ai lavori per parte di via Veneto (da via Rovereto al Pincio), tratto via De Bosis (da via Piave al viale della Vittoria), via Montesanto, tratto via Pergola; procedura di gara affidamento da effettuare, fine lavori novembre 2024; importo 180.000.
9. Lotto 1 2024: via Torrioni, via Bocconi, via del Carmin (in parte), via Fazioli, via Tronto, via Zara; redazione del progetto in corso; fine lavori novembre 2024; importo 900 mila euro.
10. Fondi IMU TASI: interventi di manutenzione ordinaria stradale per 470.000 euro, fine lavori dicembre 2024.

In vista dello speciale appuntamento con il G7 salute, a favore del Comune di Ancona la Regione Marche ha stanziato un contributo straordinario

pari ad 2.000.000,00 riservato alla manutenzione straordinaria delle strade a cui si aggiunge un milione proveniente dalla **Autorità Portuale**. Interventi sulle strade: Lotto 1: via Marconi rotatoria, San Martino, rotatoria Piazzale Italia, rotatoria stazione per un importo pari a 758.750; Lotto 2: lungomare Vanvitelli, via Rupi di via XXIX Settembre, via XXIX Settembre, per 421.250 euro; Lotto 3: strada di Portonovo e parcheggio Lago Grande, intervento per 414.500 euro; Lotto 4: intervento sui ponti storici della Mole Vanvitelliana per 205.500 euro. L'ultimo l'intervento riguarda le strade in ambito **portuale**, in particolare il Molo Sud e via Da Chio per un milione di euro. Tutti gli interventi sono in corso di progetto applicativo tranne l'ultimo, quello riguardante le strade in ambito **portuale**, per il quale è in corso la progettazione. Miglioramento del decoro: Anche da parte del Servizio Ambiente è stato redatto un Documento di Programmazione (DIP) per la realizzazione di manutenzioni straordinarie delle aree pertinenziali con l'obiettivo di migliorare il decoro, la garanzia della sicurezza, nonché il miglioramento della fruibilità delle zone oggetto di intervento nelle aree strategiche della città per interventi connessi alle manutenzioni stradali indicate mediante due affidamenti diretti, per l'importo complessivo di 200.000,00 euro. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 20-03-2024 alle 15:26 sul giornale del 21 marzo 2024 0 letture Commenti.

Bombardieri (Uil) ad Ancona: "Investimenti e sicurezza sul lavoro per far volare il porto di Ancona"

Il segretario nazionale nel capoluogo dorico insieme ad altri cinque big delle categorie per ragionare sugli sviluppi dell'infrastruttura. "È strategica per l'intero Centro Italia". Non più corpo slegato, estraneo alla città ma realtà viva e attiva per l'intera regione, capace di fornire un impulso economico strategico per le Marche e per il Centro Italia. È il porto di Ancona la realtà che la Uil, ieri a Roma con oltre 1.100 bare in piazza del Popolo a rappresentare i morti sul lavoro del 2023 (36 sono marchigiani), oggi nel capoluogo dorico, ha deciso di rendere protagonista con un focus per porre l'accento sulla sicurezza e rilanciarne lo sviluppo all'interno di un nuovo modo di vivere e progettare questa importante infrastruttura. Un luogo simbolo. Pulsante. Tanto da attrarre oltre al segretario generale della Uil Pierpaolo Bombardieri in testa, anche i segretari generali delle categorie coinvolte all'interno dell'area **portuale** ovvero, Paolo Andreani (segretario generale Uiltucs), Enrica Mammucari (segretaria generale Uila Pesca), Rocco Palombella (segretario generale Uilm), Vito Panzarella (segretario generale Feneal Uil), Marco Verzari (segretario generale aggiunto Uil Trasporti). Una tavola rotonda al Ridotto delle Muse per parlare di "Porto è Regione - Un'idea di sviluppo economico e sociale per le Marche". L'evento, al quale hanno preso parte anche il presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli, il sindaco di Ancona, Daniele Silveti, il presidente dell'**Autorità Portuale**, Vincenzo Garofalo e Roberto Giulianelli, docente di Storia Economica all'Univpm, ha preceduto l'inaugurazione della nuova sede Uil al porto di Ancona, ulteriore punto di ascolto e aggregazione che il sindacato ha voluto avviare nel cuore della città. "Un'infrastruttura importante non solo per Ancona ma per tutto il territorio - ha detto Bombardieri al suo arrivo - Occorre indirizzare gli investimenti in quelle infrastrutture che possono dare un valore aggiunto sia per l'occupazione che per lo sviluppo. La sicurezza? Pensiamo che ci siano vari gradi di responsabilità. C'è sicuramente una questione cultura: bisogna richiamare tutti all'osservanza delle norme, misure più forti per chi le viola e un maggiore impegno da parte della politica. Dal Governo ci aspettiamo fatti concreti, siamo stanchi di chiacchiere e demagogia. In un Paese civile non è accettabile morire per andare al lavoro". Il porto come fulcro dell'attività economica regionale. Parliamo di circa 6.500 lavoratori, compresi gli occupati delle pubbliche amministrazioni con competenza esclusiva in ambito **portuale**. "Scambi mercantili, pesca e navalmeccanica sono i tre settori cardine di un'economia che ha forgiato la comunità locale dandole un'identità - ha spiegato Claudia Mazzucchelli, segretaria generale della Uil Marche che ha moderato l'incontro - ma il porto di Ancona rimane comunque passivo con maggiori traffici di merci in arrivo, rispetto a quelle in partenza. Continua il trend storico per cui l'entroterra non utilizza il porto di Ancona per commercializzare



Il segretario nazionale nel capoluogo dorico insieme ad altri cinque big delle categorie per ragionare sugli sviluppi dell'infrastruttura. "È strategica per l'intero Centro Italia". Non più corpo slegato, estraneo alla città ma realtà viva e attiva per l'intera regione, capace di fornire un impulso economico strategico per le Marche e per il Centro Italia. È il porto di Ancona la realtà che la Uil, ieri a Roma con oltre 1.100 bare in piazza del Popolo a rappresentare i morti sul lavoro del 2023 (36 sono marchigiani), oggi nel capoluogo dorico, ha deciso di rendere protagonista con un focus per porre l'accento sulla sicurezza e rilanciarne lo sviluppo all'interno di un nuovo modo di vivere e progettare questa importante infrastruttura. Un luogo simbolo. Pulsante. Tanto da attrarre oltre al segretario generale della Uil Pierpaolo Bombardieri in testa, anche i segretari generali delle categorie coinvolte all'interno dell'area portuale ovvero: Paolo Andreani (segretario generale Uiltucs), Enrica Mammucari (segretaria generale Uila Pesca), Rocco Palombella (segretario generale Uilm), Vito Panzarella (segretario generale Feneal Uil), Marco Verzari (segretario generale aggiunto Uil Trasporti). Una tavola rotonda al Ridotto delle Muse per parlare di "Porto è Regione - Un'idea di sviluppo economico e sociale per le Marche". L'evento, al quale hanno preso parte anche il presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli, il sindaco di Ancona, Daniele Silveti, il presidente dell'Autorità Portuale, Vincenzo Garofalo e Roberto Giulianelli, docente di Storia Economica all'Univpm, ha preceduto l'inaugurazione della nuova sede Uil al porto di Ancona, ulteriore punto di ascolto e aggregazione che il sindacato ha voluto avviare nel cuore della città. "Un'infrastruttura importante non solo per Ancona ma per tutto il territorio - ha detto Bombardieri al suo arrivo - Occorre indirizzare gli investimenti in quelle infrastrutture che possono dare un valore aggiunto sia per l'occupazione che per lo sviluppo. La sicurezza? Pensiamo che ci siano vari gradi di

le sue merci". E gli altri settori? Solo per parlare di pesca, basti pensare che le Marche vanno in mare 742 imbarcazioni, sono meno di altre regioni ma la pesca supera gli 80 milioni di Pil facendo della nostra regione la terza d'Italia, dopo Sicilia e Veneto, per valore economico del settore. L'industria regionale della nautica da diporto è specializzata nel settore yachting (67%), grandi yacht di lusso, manutenzione e raggruppa 25 realtà tra cantieri, designer, contractor di interni, componenti tecnici, impiantisti, servizi e istituzioni. Aziende che, con la loro attività, hanno fatto delle Marche uno dei principali distretti di riferimento per il lusso sia degli yacht che delle navi da crociera. Numeri incoraggianti che possono costituire un volano per ulteriore sviluppo. Senza negare i problemi. A partire dalle carenze infrastrutturali per collegare il porto alla grande viabilità nazionale e internazionale. "Abbiamo sempre pensato al porto come un tema nevralgico e importante - ha detto il presidente Acquaroli - ritenendolo un formidabile asset per tutta la regione. Questo territorio ha una dotazione naturale di infrastrutture, oltre al porto che rappresenta il traino per grandezza e storicità, anche l'aeroporto e l'interporto ma non possiamo dimenticare che queste realtà sono raggiunte da autostrada e ferrovie. Per il porto resta fondamentale dare prospettiva e questo significa spazi e collegamenti veloci, altrimenti una mancanza di risposte rischia di far delocalizzare le imprese. Dobbiamo lavorare tutte insieme per dare a questa infrastruttura un futuro all'altezza delle aspettative della nostra regione". Ombre che riguardano anche la vita dei lavoratori con gli incidenti sul lavoro o i fenomeni di lavoro nero e caporalato che strisciano sottotraccia nei subappalti. "Anche per questo abbiamo deciso - aggiunge la segretaria Mazzucchelli - di aprire una sede al porto. Il nostro intento è portare alla conoscenza dei diritti coloro che oggi se li vedono negati come ad esempio le malattie professionali che derivano da questi lavori usuranti, maggiori rispetto ai rilevamenti statistici perché spesso non denunciate". Obiettivo dell'incontro, discutere attorno a un sistema **portuale** che possa diventare un grande motore di sviluppo produttivo dell'intera regione anche attraverso i "suggerimenti" dei segretari nazionali Uil. La nuova sede I locali utilizzati dalla Uil per la nuova sede del porto sono situati al civico 50 della Banchina Nazario Sauro e fanno parte di un complesso conosciuto come i Magazzini del Sale. L'edificio è stato realizzato a seguito dell'annessione delle Marche all'Italia tra il 1861 e il 1880, poggia sulle antiche mura cittadine della Repubblica Marinara di Ancona e sono poco distanti dal Palazzo delle Dogane. La sede Uil Porto ospiterà le categorie dei metalmeccanici (Uilm), trasporti e logistica (Uiltrasporti), edilizia e legno (Feneal Uil, pesca (Uila) e commercio (Uiltucs). Sarà aperta dal lunedì, martedì e giovedì dalle 10 alle 14 e dalle 15.30 alle 19, il mercoledì solo il pomeriggio dalle 15.30 alle 19, il venerdì dalle 8.30 alle 12.30 e dalle 13.30 alle 17.30 e il sabato dalle 9 alle 12 con i servizi del Caf (dichiarazioni redditi, isee, bonus sociali, locazioni) e del Patronato Ital (pensioni, verifica contributi, permessi di soggiorno e cittadinanze, infortuni e malattie professionali, disoccupazione, maternità, assegno unico, bonus nido, congedi parentali, invalidità, 104, assegno di inclusione). Questo è un comunicato stampa pubblicato il 20-03-2024 alle 15:35 sul giornale del 21 marzo 2024 0

letture Commenti.

«Termalismo a Viterbo, serve un cambio di mentalità»

Fabio Belli parla a tutto tondo: «Tra le altre società che operano sul territorio deve esserci collaborazione. Le infrastrutture restano la nostra battaglia prioritaria» Gaetano Alaimo «Il progetto di Tuscia Terme nasce nel lontano 5 agosto 2002 e noi, malgrado i tanti problemi amministrativi e gli esposti, siamo stati sempre sul pezzo lavorando incessantemente ed i risultati ci hanno dato ragione». E' un Fabio Belli visibilmente raggianti e soddisfatto quello che parla a La Provincia pochi giorni dopo l'inaugurazione di Tuscia Terme, struttura che si estende su due ettari con oltre 1000 metri quadrati per l'acqua e 5 vasche con temperature dell'acqua di varia gradazione. Belli, però, porge lo sguardo al futuro e già preannuncia nuovi progetti che, precisa, «dovranno fare il paio con le nuove infrastrutture viarie previste e preventivabili (Trasversale, raddoppio Cassia e FL3) per un vero sviluppo turistico della Tuscia». Tuscia Terme ha il riconoscimento terapeutico e sorge vicina ad una zona di alto valore archeologico. Sul tema del termalismo Belli spiega che «noi siamo convinti che Viterbo e provincia abbiano grandi potenzialità turistiche, su questo non ci sono dubbi. Il termalismo, se ben organizzato tra i vari operatori, può portare serio sviluppo economico del territorio. Mi auguro che la nostra iniziativa sia anche un cambiamento di mentalità: localmente ci sono società che hanno la concessione mineraria e la subconcessione, credo che tra queste realtà debba esserci collaborazione. L'obiettivo è che, nei prossimi anni, quando si parlerà di Viterbo si dovrà parlare anche di termalismo». Per Belli la sinergia dovrà essere stretta «anche con le amministrazioni comunale e regionale per portare lavoro e sviluppo alle prossime generazioni viterbesi ed evitare che i giovani lascino la Tuscia». Sul fronte infrastrutture viarie Fabio Belli è altrettanto chiaro. «Sono una nostra battaglia prioritaria le infrastrutture - dice ancora il titolare di Tuscia Terme - anche per il mio ruolo di vicepresidente dell'Ance Viterbo con la delega proprio su questo argomento. Sono vari anni che stiamo lavorandoci. Qualcosa si sta muovendo, soprattutto la Trasversale Orte-Civitavecchia con l'affidamento del tratto dopo Monteromano e presto quello finale. L'obiettivo è di collegare presto la Tuscia al Porto di Civitavecchia e il litorale con mezz'ora. Quindi stiamo lavorando per i collegamenti con Roma Capitale: è fondamentale. Se si prendono i dati Istat del 2019, prima della pandemia, abbiamo avuto a Roma 11 milioni di arrivi pari a 29 milioni di presenze, un numero pauroso. Ci troviamo vicini al bacino di sviluppo turistico e culturale più importante d'Italia. Se riusciamo a completare il raddoppio della Cassia e della tratta ferroviaria FL3, sono sicuro che questa provincia, nei prossimi anni, darà grandi soddisfazioni agli imprenditori, ai cittadini e grandi possibilità lavorative per i giovani». Sulle prospettive di Tuscia Terme Fabio Belli dice che «tanti si aspettavano l'apertura di questa struttura ed abbiamo avuto tantissime



Fabio Belli parla a tutto tondo: «Tra le altre società che operano sul territorio deve esserci collaborazione. Le infrastrutture restano la nostra battaglia prioritaria» Gaetano Alaimo «Il progetto di Tuscia Terme nasce nel lontano 5 agosto 2002 e noi, malgrado i tanti problemi amministrativi e gli esposti, siamo stati sempre sul pezzo lavorando incessantemente ed i risultati ci hanno dato ragione». E' un Fabio Belli visibilmente raggianti e soddisfatto quello che parla a La Provincia pochi giorni dopo l'inaugurazione di Tuscia Terme, struttura che si estende su due ettari con oltre 1000 metri quadrati per l'acqua e 5 vasche con temperature dell'acqua di varia gradazione. Belli, però, porge lo sguardo al futuro e già preannuncia nuovi progetti che, precisa, «dovranno fare il paio con le nuove infrastrutture viarie previste e preventivabili (Trasversale, raddoppio Cassia e FL3) per un vero sviluppo turistico della Tuscia». Tuscia Terme ha il riconoscimento terapeutico e sorge vicina ad una zona di alto valore archeologico. Sul tema del termalismo Belli spiega che «noi siamo convinti che Viterbo e provincia abbiano grandi potenzialità turistiche, su questo non ci sono dubbi. Il termalismo, se ben organizzato tra i vari operatori, può portare serio sviluppo economico del territorio. Mi auguro che la nostra iniziativa sia anche un cambiamento di mentalità: localmente ci sono società che hanno la concessione mineraria e la subconcessione, credo che tra queste realtà debba esserci collaborazione. L'obiettivo è che, nei prossimi anni, quando si parlerà di Viterbo si dovrà parlare anche di termalismo». Per Belli la sinergia dovrà essere stretta «anche con le amministrazioni comunale e regionale per portare lavoro e sviluppo alle prossime generazioni viterbesi ed evitare che i giovani lascino la Tuscia». Sul fronte infrastrutture viarie Fabio Belli è altrettanto chiaro. «Sono una nostra battaglia prioritaria le infrastrutture - dice ancora il titolare di Tuscia Terme - anche per il mio ruolo di vicepresidente dell'Ance Viterbo con la delega proprio su questo argomento. Sono vari anni che stiamo lavorandoci.

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

presenze da subito anche senza fare pubblicità. Ci sono altri progetti, sperando di farli non tra altri vent'anni, come lo sviluppo della parte archeologica adiacente, con le antiche terme romane, che abbiamo acquistato. Stiamo valutando anche una parte semi-alberghiera già disponibile ma, a causa del vincolo sopravvenuto nel gennaio 2019, dobbiamo trovare una progettualità meno impattante e che porti all'ok del Ministero».

INCONTRO TRA SALVINI E IL VICEPRESIDENTE DEL TURKMENISTAN

Incontro cordiale tra il vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e il vicepresidente e ministro degli Affari Esteri del Turkmenistan Rashid Meredov. Al centro del colloquio i rapporti di cooperazione in materia di trasporti e connettività tra i due paesi. Nell'occasione sono stati anche sottoscritti due protocolli d'intesa con l'Autorità di Sistema portuale del Tirreno centrale e con Rfi, rispettivamente riguardanti la cooperazione tra **porti** e connettività marittima e la gestione dei sistemi di trasporto ferroviario e nodi intermodali. Così una nota del Mit.



Il Nautilus

Napoli

Protocollo d'Intesa tra il porto di Turkmenbaschi e l'Ad SP MTC

Oggi a Roma, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato firmato un protocollo d'intesa tra il **Porto** marittimo internazionale di Turkmenbaschi, nel Turkmenistan, e l'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale - porti di **Napoli**, Salerno e Castellammare di Stabia. A firmare il documento, il Presidente dell'AdSP campana, Andrea Annunziata, e il direttore generale dell'Agenzia per i Trasporti e per le Comunicazioni del Turkmenistan, Mammethan Chakyev, alla presenza del viceministro alle Infrastrutture dell'Italia, Edoardo Rixi, e alla presenza - e in occasione della visita in Italia - del vicepresidente del Consiglio dei Ministri e ministro degli Affari Esteri del Turkmenistan, Rait Meredov, accompagnato dall'ambasciatore del Turkmenistan in Italia, Toyly Komekov. L'intesa ha come scopo il rafforzamento e lo sviluppo della relazione commerciale tra i Porti della Campania e il paese asiatico che si affaccia sul Mar Caspio, nonché lo scambio di know-how su tecnologie e prassi amministrative. Dalla collaborazione tra questi due soggetti ne beneficerà, direttamente o indirettamente, anche la portualità italiana in generale. I due Paesi condivideranno per un anno (rinnovabile per un ulteriore anno) le buone pratiche, i progetti, le attività logistiche a tutti i livelli, stimolando così l'imprenditoria locale reciproca, sia quella specificamente marittima che quella che importa o esporta i suoi prodotti via mare. Inoltre, Turkmenistan e Italia condivideranno non solo le reciproche attività commerciali portuali ma anche quelle correlate all'attività ingegneristica, come l'utilizzo di macchinari e impianti portuali per la movimentazione delle merci o di mezzi meccanici, per esempio, per la costruzione di infrastrutture. Di seguito una sintesi dei contenuti del Protocollo d'intesa. Obiettivi comuni -condividere le migliori pratiche in materia portuale, intermodale, nella logistica dei container e nel trasporto multimodale; -rafforzare la collaborazione su investimenti, tecnologie e ambiente; -promuovere la collaborazione pubblico-privata; -organizzare conferenze, workshop e in generale incontri sul commercio marittimo; -rafforzare gli scambi commerciali e integrare gli hub di trasporto marittimo tra i porti dei due Paesi. Finalità -aumentare i volumi di traffico tra i porti dei due Paesi; -incoraggiare gli operatori privati e le società dei porti a rafforzare gli scambi commerciali, stimolando così l'import-export e le attività delle compagnie di navigazione, coinvolgendo anche le agenzie marittime locali, rispettivamente. Condivisioni tra le parti - statistiche sulla movimentazione delle merci; -progetti di sviluppo; -marketing. Collaborazione ingegneristica Il Protocollo impegna le Parti a condividere aspetti tecnici, ingegneristici e manageriali correlati ai trasporti, nonché la formazione specialistica portuale e marittima anche tramite visite reciproche ai centri di istruzione e ricerca dei due porti. Per questi obiettivi è prevista un'attività di cooperazione



Il Nautilus

Napoli

tra delegazioni di esperti in materia di costruzione e sistemazione portuale, carico e scarico delle merci, imbarco e sbarco dei passeggeri, modalità di stoccaggio e stivaggio delle merci nei porti. Il **porto** di Turkmenbashi Il Turkmenistan è una repubblica presidenziale situata in Asia Centrale. Conta una popolazione di 5,6 milioni di abitanti. La capitale è Agabat e confina con Iran, Afghanistan, Uzbekistan e Kazakistan. Si affaccia sul Mar Caspio, sulla sponda orientale. È la seconda potenza economica dell'Asia Centrale dopo il Kazakistan, grazie a giacimenti di gas naturale e alla coltivazione del cotone. Si stima che la riserva petrolifera del Paese sia intorno ai 12 miliardi di tonnellate. Il **porto** principale del Turkmenistan è quello di Turkmenbashi, a circa 500 chilometri a ovest di Agabat. È un **porto** relativamente nuovo, iniziato a costruire nel 2013 su iniziativa del presidente di allora, Gurbanguly Berdimuhamedow, e sviluppato negli anni con un investimento di oltre un miliardo e mezzo di dollari. È stato inaugurato nel 2018. È stato costruito interamente da un'azienda turca, la Gap Insaat. Possiede un **porto** traghetti, un cantiere di costruzione e riparazione navale e diversi terminal merci general cargo, bulk e container. L'infrastruttura portuale generale ha una capacità di circa 400 mila TEU ed è in grado di servire 300 mila passeggeri e 75 mila veicoli all'anno, movimentando complessivamente circa 25 milioni di tonnellate. Turkmenbashi è un nodo ferroviario strategico per i trasporti tra l'Asia orientale, l'Asia occidentale e l'Europa, hub intermedio lungo la cosiddetta "Via della Seta", la rete di trasporto ferroviario promossa e sviluppata dalla Cina lungo l'asse Asia-Europa. Nel 2015 Rina, multinazionale italiana di certificazione internazionale e ingegneria, è stata selezionata da Gap Insaat per la certificazione di una serie di opere portuali in costruzione allora, su richiesta dello State Service of Maritime and River Transportation dello stato del Turkmenistan. I porti della Campania (dati al 2023) I Porti della Campania sono cresciuti sensibilmente nel 2023, in quasi tutti i settori, e i primi dati del 2024 mostrano una sostanziale continuità. La regione è il principale hub di approvvigionamento energetico e merceologico del Meridione d'Italia. Il **Porto** di **Napoli**, capoluogo della regione, è il principale **Porto** nazionale per traffico passeggeri e uno dei più importanti scali crocieristici d'Italia. Il **porto** di Salerno è uno dei principali esportatori di autovetture nuove in Italia, nonché il principale verso gli Stati Uniti. Il sistema portuale della Campania è all'avanguardia nel garantire la sicurezza e la decarbonizzazione, due temi su cui investe con continuità. Traffico generale | 31 milioni di tonnellate; Passeggeri | 8,3 milioni; Crocieristi | 1,7 milioni; Container | ca. 1 milione di TEU; Rinfuse liquide | 5,8 milioni di tonnellate; Rotabili | 634 mila veicoli. I Porti dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale stanno realizzando numerose infrastrutture per la modernizzazione dei suoi scali, tra cui: un'altra Stazione Marittima per i passeggeri diretti verso le Isole, un nuovo terminal container, un sistema di elettrificazione delle banchine, un polo di approvvigionamento di tutti i combustibili ecologici e tutta la rigenerazione dei diversi immobili del **Porto**. Nel sistema portuale della Campania gli occupati complessivi sono oltre 2,000. Tra diretto e indotto si stima che l'occupazione supera le 5,000 unità. Migliaia di società della Campania sono coinvolte nell'economia

Il Nautilus

Napoli

dei suoi Porti, fattore che posiziona la regione al secondo posto in Italia per aziende legate all'economia del mare.

Informare

Napoli

È stato firmato oggi a Roma

Oggi a Roma, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato firmato un protocollo d'intesa tra il porto di Turkmenbaschi, nel Turkmenistan, e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. L'intesa ha come scopo il rafforzamento e lo sviluppo della relazione commerciale tra i porti della Campania e il Paese asiatico che si affaccia sul Mar Caspio, nonché lo scambio di know-how su tecnologie e prassi amministrative. In particolare, le due parti condivideranno per un anno (rinnovabile per un ulteriore anno) le buone pratiche, i progetti, le attività logistiche a tutti i livelli, stimolando così l'imprenditoria locale, sia quella specificamente marittima che quella che importa o esporta i suoi prodotti via mare. Inoltre, Turkmenistan e Italia condivideranno non solo le reciproche attività commerciali portuali ma anche quelle correlate all'attività ingegneristica, come l'utilizzo di macchinari e impianti portuali per la movimentazione delle merci o di mezzi meccanici, per esempio, per la costruzione di infrastrutture. Il protocollo impegna anche le parti a condividere aspetti tecnici, ingegneristici e manageriali correlati ai trasporti, nonché la formazione specialistica portuale e marittima anche tramite visite reciproche ai centri di istruzione e ricerca dei due porti. Per questi obiettivi è prevista un'attività di cooperazione tra delegazioni di esperti in materia di costruzione e sistemazione portuale, carico e scarico delle merci, imbarco e sbarco dei passeggeri, modalità di stoccaggio e stivaggio delle merci nei porti.



Informatore Navale

Napoli

COSTA SMERALDA TORNA A NAPOLI CON LA NOVITA' DELLE "SEA DESTINATIONS"

L'ammiraglia Costa sarà a Napoli tutti i mercoledì sino a fine novembre, per crociere in Italia, Francia e Spagna. Da giugno, accanto alle destinazioni a "terra", l'itinerario si arricchirà con nuove destinazioni da vivere a bordo, durante la navigazione, come la colazione tipica caprese di fronte allo splendido panorama dei Faraglioni.

Genova, 20 marzo 2024 - Costa Smeralda, la nave protagonista dell'ultima edizione di Sanremo, ha inaugurato oggi la stagione 2024 di Costa Crociere a Napoli. Nel corso dell'anno l'ammiraglia battente bandiera italiana visiterà Napoli ogni settimana, sino al 27 novembre, sempre nella giornata di mercoledì. Si tratta di un gradito ritorno in una più belle e apprezzate destinazioni del Mediterraneo occidentale, dove Costa Smeralda aveva già operato regolarmente nel 2021. Oltre a Costa Smeralda, anche Costa Fascinosa effettuerà due scali a Napoli, uno in primavera e uno in autunno, nel corso di altrettante crociere tra Mar Tirreno e Mar Ionio. In totale, gli scali di Costa Crociere a Napoli nel 2024 saranno 40, numero in linea con il traffico fatto registrare nel 2023. L'itinerario 2024 di Costa Smeralda andrà alla scoperta di Italia, Francia e Spagna, tra atmosfere senza tempo, città d'arte, spiagge e paesaggi splendidi, con tappe a Napoli, Civitavecchia/Roma, **Genova**, Marsiglia, Barcellona e Cagliari. Da giugno questo itinerario si arricchirà con una grande novità, disponibile solo con Costa: le "Sea Destinations". Accanto alle esperienze che porteranno a scoprire le destinazioni a terra, Costa Smeralda offrirà, infatti, nuove esperienze da godersi a bordo, durante la navigazione, per vivere al meglio luoghi iconici compresi nella rotta della nave. Ad esempio, prima dell'arrivo di Costa Smeralda a Napoli, gli ospiti potranno gustarsi, a bordo della nave, una colazione tipica caprese di fronte allo spettacolare panorama dei Faraglioni, illuminati dalle prime luci del giorno. Una volta arrivati in porto, gli ospiti potranno scendere a visitare Napoli da un punto di vista unico, con esperte guide locali, grazie alle escursioni proposte da Costa, che valorizzano al meglio il territorio, come nel caso del tour a piedi interamente dedicato al Rione Sanità. Altre "Sea Destinations" che saranno offerte da Costa Smeralda nel corso del suo itinerario sono il " Santuario dei Cetacei - Light Show ", uno spettacolo di luci che svelerà i segreti di alcune delle creature marine più affascinanti che popolano il Santuario dei Cetacei, come balene, delfini e megattere, e " Mare delle Baleari - Mare di stelle", un'esperienza in cui in mare aperto, immersi nel buio più profondo del Mediterraneo, gli ospiti potranno ammirare il cielo e le stelle come da nessun'altra parte, guidati da un ufficiale di bordo. Costa Smeralda è una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che Costa è stata la prima al mondo a introdurre nell'industria delle crociere. L'LNG ha, infatti, emissioni inferiori a quelle dei combustibili tradizionali usati in ambito marittimo: oltre a

Informatore Navale	
COSTA SMERALDA TORNA A NAPOLI CON LA NOVITA' DELLE "SEA DESTINATIONS"	
03/20/2024 19:20	
L'ammiraglia Costa sarà a Napoli tutti i mercoledì sino a fine novembre, per crociere in Italia, Francia e Spagna. Da giugno, accanto alle destinazioni a "terra", l'itinerario si arricchirà con nuove destinazioni da vivere a bordo, durante la navigazione, come la colazione tipica caprese di fronte allo splendido panorama dei Faraglioni. . Genova , 20 marzo 2024 - Costa Smeralda, la nave protagonista dell'ultima edizione di Sanremo, ha inaugurato oggi la stagione 2024 di Costa Crociere a Napoli. Nel corso dell'anno l'ammiraglia battente bandiera italiana visiterà Napoli ogni settimana, sino al 27 novembre, sempre nella giornata di mercoledì. Si tratta di un gradito ritorno in una più belle e apprezzate destinazioni del Mediterraneo occidentale, dove Costa Smeralda aveva già operato regolarmente nel 2021. Oltre a Costa Smeralda, anche Costa Fascinosa effettuerà due scali a Napoli, uno in primavera e uno in autunno, nel corso di altrettante crociere tra Mar Tirreno e Mar Ionio. In totale, gli scali di Costa Crociere a Napoli nel 2024 saranno 40, numero in linea con il traffico fatto registrare nel 2023. L'itinerario 2024 di Costa Smeralda andrà alla scoperta di Italia, Francia e Spagna, tra atmosfere senza tempo, città d'arte, spiagge e paesaggi splendidi, con tappe a Napoli, Civitavecchia/Roma, Genova, Marsiglia, Barcellona e Cagliari. Da giugno questo itinerario si arricchirà con una grande novità, disponibile solo con Costa: le " Sea Destinations ". Accanto alle esperienze che porteranno a scoprire le destinazioni a terra, Costa Smeralda offrirà, infatti, nuove esperienze da godersi a bordo, durante la navigazione, per vivere al meglio luoghi iconici compresi nella rotta della nave. Ad esempio, prima dell'arrivo di Costa Smeralda a Napoli, gli ospiti potranno gustarsi, a bordo della nave, una colazione tipica caprese di fronte allo spettacolare panorama dei Faraglioni, illuminati dalle prime luci del giorno. Una volta arrivati in porto, gli ospiti potranno scendere a visitare Napoli da un punto di vista unico, con esperte guide locali, grazie alle escursioni proposte da Costa, che valorizzano al meglio il territorio, come nel caso del tour a piedi interamente dedicato al Rione Sanità. Altre "Sea Destinations" che saranno offerte da Costa Smeralda nel corso del suo itinerario sono il " Santuario dei Cetacei - Light Show ", uno spettacolo di luci che svelerà i segreti di alcune delle creature marine più affascinanti che popolano il Santuario dei Cetacei, come balene, delfini e megattere, e " Mare delle Baleari - Mare di stelle", un'esperienza in cui in mare aperto, immersi nel buio più profondo del Mediterraneo, gli ospiti potranno ammirare il cielo e le stelle come da nessun'altra parte, guidati da un ufficiale di bordo. Costa Smeralda è una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che Costa è stata la prima al mondo a introdurre nell'industria delle crociere. L'LNG ha, infatti, emissioni inferiori a quelle dei combustibili tradizionali usati in ambito marittimo: oltre a	

Informatore Navale

Napoli

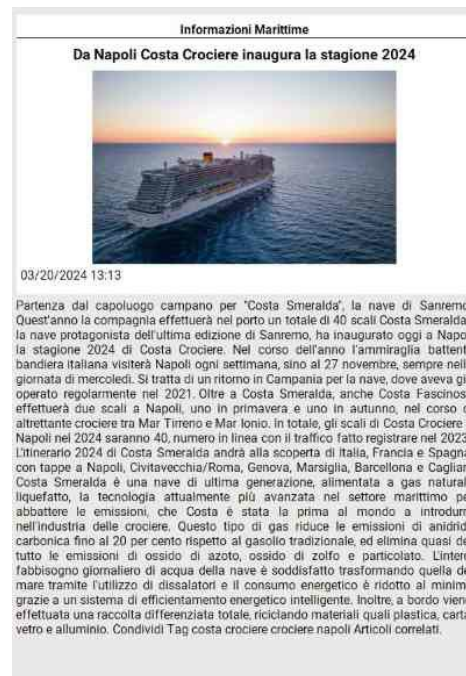
dei combustibili tradizionali usati in ambito marittimo: oltre a ridurre le emissioni di CO2 fino al 20%, evita quasi totalmente le emissioni di ossido di azoto, ossido di zolfo e particolato. L'intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave è soddisfatto trasformando quella del mare tramite l'utilizzo di dissalatori, e il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio, che sono parte di un approccio integrato, finalizzato alla concretizzazione di progetti di economia circolare. I legni di mare che arredano le isole del ristorante Archipelago, che propone i menù ideati da tre grandi chef, Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León, per esplorare le destinazioni anche attraverso il cibo, sono stati recuperati grazie ai "Guardiani della Costa", il programma di educazione ambientale per la salvaguardia del litorale Italiano promosso dalla Costa Crociere Foundation. Per ogni cena che si degusterà ad Archipelago, Costa Crociere donerà parte del ricavato per sostenere progetti ambientali e sociali della fondazione. Gli interni della nave sono il frutto di un progetto creativo straordinario, curato da Adam D. Tihany, nato per esaltare e far vivere in un'unica location i colori e le atmosfere dell'Italia. Arredamento, illuminazione, tessuti e accessori sono tutti " Made in Italy ", creati da 15 partner altamente rappresentativi dell'eccellenza italiana. Il design italiano è inoltre protagonista nel CoDe - Costa Design Museum, il primo museo realizzato su una nave da crociera, a cura di Matteo Vercelloni. Lo spazio si sviluppa su 400m² ed è pensato per cogliere lo spirito del "gusto italiano" attraverso una selezione di oltre 470 pezzi.

Informazioni Marittime

Napoli

Da Napoli Costa Crociere inaugura la stagione 2024

Partenza dal capoluogo campano per "Costa Smeralda", la nave di Sanremo. Quest'anno la compagnia effettuerà nel porto un totale di 40 scali. Costa Smeralda, la nave protagonista dell'ultima edizione di Sanremo, ha inaugurato oggi a Napoli la stagione 2024 di Costa Crociere. Nel corso dell'anno l'ammiraglia battente bandiera italiana visiterà Napoli ogni settimana, sino al 27 novembre, sempre nella giornata di mercoledì. Si tratta di un ritorno in Campania per la nave, dove aveva già operato regolarmente nel 2021. Oltre a Costa Smeralda, anche Costa Fascinosa effettuerà due scali a Napoli, uno in primavera e uno in autunno, nel corso di altrettante crociere tra Mar Tirreno e Mar Ionio. In totale, gli scali di Costa Crociere a Napoli nel 2024 saranno 40, numero in linea con il traffico fatto registrare nel 2023. L'itinerario 2024 di Costa Smeralda andrà alla scoperta di Italia, Francia e Spagna con tappe a Napoli, Civitavecchia/Roma, **Genova**, Marsiglia, Barcellona e Cagliari. Costa Smeralda è una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che Costa è stata la prima al mondo a introdurre nell'industria delle crociere. Questo tipo di gas riduce le emissioni di anidride carbonica fino al 20 per cento rispetto al gasolio tradizionale, ed elimina quasi del tutto le emissioni di ossido di azoto, ossido di zolfo e particolato. L'intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave è soddisfatto trasformando quella del mare tramite l'utilizzo di dissalatori e il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo viene effettuata una raccolta differenziata totale, riciclando materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. Condividi Tag costa crociere crociere napoli Articoli correlati.



Informazioni Marittime

Napoli

Gemellaggio tra i porti della Campania e il Turkmenistan

Per il prossimo anno gli scali di **Napoli**, Salerno e Castellammare di Stabia collaboreranno con quello di Turkmenbaschi su logistica e know-how. Oggi a Roma, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato firmato un protocollo d'intesa tra il **Porto** marittimo internazionale di Turkmenbaschi, nel Turkmenistan, e l'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale - porti di **Napoli**, Salerno e Castellammare di Stabia. A firmare il documento, il Presidente dell'AdSP campana, Andrea Annunziata, e il direttore generale dell'Agenzia per i Trasporti e per le Comunicazioni del Turkmenistan, Mammethan Chakyev, alla presenza del viceministro alle Infrastrutture dell'Italia, Edoardo Rixi, e alla presenza - e in occasione della visita in Italia - del vicepresidente del Consiglio dei Ministri e ministro degli Affari Esteri del Turkmenistan, Rait Meredov, accompagnato dall'ambasciatore del Turkmenistan in Italia, Toyly Komekov. L'intesa ha come scopo il rafforzamento e lo sviluppo della relazione commerciale tra i Porti della Campania e il paese asiatico che si affaccia sul Mar Caspio, nonché lo scambio di know-how su tecnologie e prassi amministrative. Dalla collaborazione tra questi due soggetti ne beneficerà, direttamente o indirettamente, anche la portualità italiana in generale. I due Paesi condideranno per un anno (rinnovabile per un ulteriore anno) le buone pratiche, i progetti, le attività logistiche a tutti i livelli, stimolando così l'imprenditoria locale reciproca, sia quella specificamente marittima che quella che importa o esporta i suoi prodotti via mare. Inoltre, Turkmenistan e Italia condideranno non solo le reciproche attività commerciali portuali ma anche quelle correlate all'attività ingegneristica, come l'utilizzo di macchinari e impianti portuali per la movimentazione delle merci o di mezzi meccanici, per esempio, per la costruzione di infrastrutture. Di seguito una sintesi dei contenuti del Protocollo d'intesa. Obiettivi comuni condividere le migliori pratiche in materia portuale, intermodale, nella logistica dei container e nel trasporto multimodale; rafforzare la collaborazione su investimenti, tecnologie e ambiente; promuovere la collaborazione pubblico-privata; organizzare conferenze, workshop e in generale incontri sul commercio marittimo; rafforzare gli scambi commerciali e integrare gli hub di trasporto marittimo tra i porti dei due Paesi. Finalità aumentare i volumi di traffico tra i porti dei due Paesi; incoraggiare gli operatori privati e le società dei porti a rafforzare gli scambi commerciali, stimolando così l'import-export e le attività delle compagnie di navigazione, coinvolgendo anche le agenzie marittime locali, rispettivamente. Condivisioni tra le parti statistiche sulla movimentazione delle merci; progetti di sviluppo; marketing. Collaborazione ingegneristica Il Protocollo impegna le Parti a condividere aspetti tecnici, ingegneristici e manageriali correlati ai trasporti,



Informazioni Marittime

Napoli

nonché la formazione specialistica portuale e marittima anche tramite visite reciproche ai centri di istruzione e ricerca dei due porti. Per questi obiettivi è prevista un'attività di cooperazione tra delegazioni di esperti in materia di costruzione e sistemazione portuale, carico e scarico delle merci, imbarco e sbarco dei passeggeri, modalità di stoccaggio e stivaggio delle merci nei porti. Il **porto** di Turkmenbashi Il Turkmenistan è una repubblica presidenziale situata in Asia Centrale. Conta una popolazione di 5,6 milioni di abitanti. La capitale è Agabat e confina con Iran, Afghanistan, Uzbekistan e Kazakistan. Si affaccia sul Mar Caspio, sulla sponda orientale. È la seconda potenza economica dell'Asia Centrale dopo il Kazakistan, grazie a giacimenti di gas naturale e alla coltivazione del cotone. Si stima che la riserva petrolifera del Paese sia intorno ai 12 miliardi di tonnellate. Il **porto** principale del Turkmenistan è quello di Turkmenbashi, a circa 500 chilometri a ovest di Agabat. È un **porto** relativamente nuovo, iniziato a costruire nel 2013 su iniziativa del presidente di allora, Gurbanguly Berdimuhamedow, e sviluppato negli anni con un investimento di oltre un miliardo e mezzo di dollari. È stato inaugurato nel 2018. È stato costruito interamente da un'azienda turca, la Gap Insaat. Possiede un **porto** traghetti, un cantiere di costruzione e riparazione navale e diversi terminal merci general cargo, bulk e container. L'infrastruttura portuale generale ha una capacità di circa 400 mila TEU ed è in grado di servire 300 mila passeggeri e 75 mila veicoli all'anno, movimentando complessivamente circa 25 milioni di tonnellate. Turkmenbashi è un nodo ferroviario strategico per i trasporti tra l'Asia orientale, l'Asia occidentale e l'Europa, hub intermedio lungo la cosiddetta "Via della Seta", la rete di trasporto ferroviario promossa e sviluppata dalla Cina lungo l'asse Asia-Europa. Nel 2015 Rina, multinazionale italiana di certificazione internazionale e ingegneria, è stata selezionata da Gap Insaat per la certificazione di una serie di opere portuali in costruzione allora, su richiesta dello State Service of Maritime and River Transportation dello stato del Turkmenistan. I porti della Campania (tra parentesi il tasso di traffico sul 2022) I Porti della Campania sono cresciuti sensibilmente nel 2023, in quasi tutti i settori, e i primi dati del 2024 mostrano una sostanziale continuità. La regione è il principale hub di approvvigionamento energetico e merceologico del Meridione d'Italia. Il **Porto** di **Napoli**, capoluogo della regione, è il principale **Porto** nazionale per traffico passeggeri e uno dei più importanti scali crocieristici d'Italia. Il **porto** di Salerno è uno dei principali esportatori di autovetture nuove in Italia, nonché il principale verso gli Stati Uniti. Il sistema portuale della Campania è all'avanguardia nel garantire la sicurezza e la decarbonizzazione, due temi su cui investe con continuità. Traffico generale | 31 milioni di tonnellate (+3%); Passeggeri | 8,3 milioni (+9%); Crocieristi | 1,7 milioni (+43%); Container | ca. 1 milione di TEU (-10%); Rinfuse liquide | 5,8 milioni di tonnellate (-6%); Autovetture | 634 mila veicoli (+14%) I Porti dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale stanno realizzando numerose infrastrutture per la modernizzazione dei suoi scali, tra cui: un'altra Stazione Marittima per i passeggeri diretti verso le Isole, un nuovo terminal container, un sistema di elettrificazione delle banchine, un polo di approvvigionamento di

Informazioni Marittime

Napoli

tutti i combustibili ecologici e tutta la rigenerazione dei diversi immobili del **Porto**. Nel sistema portuale della Campania gli occupati complessivi sono oltre 2,000. Tra diretto e indotto si stima che l'occupazione supera le 5,000 unità. Migliaia di società della Campania sono coinvolte nell'economia dei suoi Porti, fattore che posiziona la regione al secondo posto in Italia per aziende legate all'economia del mare. Condividi Tag **napoli** Articoli correlati.

Bari Today

Bari

Bif&st, anteprima "Approdi": a Bari il documentario sulla Puglia e la sua storia vista dal mare attraverso i suoi porti

Prezzo non disponibile Una dichiarazione d'amore al mare della Puglia, ai suoi approdi, ai suoi porti, alle coste e ai centri storici e alla ricchezza di bellezza e di storia che la contraddistinguono. È "Approdi" il nuovo documentario realizzato dal regista bitontino Lorenzo Scaraggi con la sua Omero su Marte, casa di produzione con cui si occupa di documentari che raccontino il territorio, i luoghi, le persone, il viaggio. Scritto da Nicolò Carnimeo con la collaborazione dello stesso Scaraggi durante un viaggio in barca a vela lungo la costa pugliese, "Approdi" traccia una rotta immaginaria tra tempi e luoghi, tra ricordi e centri storici per giungere fino ai porti. Il documentario sarà proiettato in anteprima mondiale venerdì 22 marzo (inizio proiezione ore 21.30) al Teatro Piccinni e sabato 23 marzo (inizio proiezione ore 21.30) al Teatro Kursaal di **Bari** durante il Bifest. "Approdi" nasce anche dagli incontri del festival culturale Mare d'inchiostro realizzato in partenariato dalla Vedetta sul Mediterraneo e dall'Università degli Studi di **Bari** tramite il Dipartimento Jonico in 'Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture'. Tre anni intensi con decine di eventi e manifestazioni di promozione della cultura e letteratura del mare con uno sguardo anche alla geopolitica. A raccontare gli approdi a Nicolò Carnimeo, navigatore solitario, sono scrittori, giornalisti, intellettuali. Porti militari, mercantili, funzionali a territori e centri interni, piccoli approdi scignini della memoria di quel grande collezionista che è il mare. Monopoli, Egnazia, Trani, **Bari**, Giovinazzo, Brindisi e Santa Maria di Leuca sono le tappe del viaggio che conduce alla scoperta di una Puglia diversa. Ci sono nei porti dei luoghi dove chi viene dal mare si sente subito a casa. Luoghi che sanno di sale, dove il mare parla. Si sentono le energie di tutte le persone che ci sono passate. A fare da filo conduttore nel viaggio emotivo per i porti della Puglia, tra fari, moli, persone, storia e storie che legano passato e presente in una luce speciale che avvolge in un abbraccio come i moli dei porti abbracciano il mare e chi lo vive, la voce fuori campo di Nicolò Carnimeo a cui è affidato il racconto quasi sussurrato della storia che lega indissolubilmente da sempre la Puglia al suo mare. Ad arricchire la narrazione intervengono poi le testimonianze di chi nella Puglia ha trovato il suo approdo sicuro: lo scrittore Alessandro Vanoli, esperto di medioevo e di Mediterraneo, che passeggia per il centro storico di Monopoli e lungo le banchine del **porto**, raccontando di popoli, navigatori e di migranti, partendo da Platone per giungere fino al contemporaneo; l'archeologa Rita Auriemma che rivela il mondo dell'archeologia subacquea, gli approdi che non ci sono più, muovendosi per le strade di una città che non c'è più: Egnazia; il musicista, direttore d'orchestra e scrittore Roberto Soldatini che accoglie Carnimeo a bordo della sua barca al centro del **porto** di Trani, suonando il violoncello



Prezzo non disponibile Una dichiarazione d'amore al mare della Puglia, ai suoi approdi, ai suoi porti, alle coste e ai centri storici e alla ricchezza di bellezza e di storia che la contraddistinguono. È "Approdi" il nuovo documentario realizzato dal regista bitontino Lorenzo Scaraggi con la sua Omero su Marte, casa di produzione con cui si occupa di documentari che raccontino il territorio, i luoghi, le persone, il viaggio. Scritto da Nicolò Carnimeo con la collaborazione dello stesso Scaraggi durante un viaggio in barca a vela lungo la costa pugliese, "Approdi" traccia una rotta immaginaria tra tempi e luoghi, tra ricordi e centri storici per giungere fino ai porti. Il documentario sarà proiettato in anteprima mondiale venerdì 22 marzo (inizio proiezione ore 21.30) al Teatro Piccinni e sabato 23 marzo (inizio proiezione ore 21.30) al Teatro Kursaal di Bari durante il Bifest. "Approdi" nasce anche dagli incontri del festival culturale Mare d'inchiostro realizzato in partenariato dalla Vedetta sul Mediterraneo e dall'Università degli Studi di Bari tramite il Dipartimento Jonico in 'Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture'. Tre anni intensi con decine di eventi e manifestazioni di promozione della cultura e letteratura del mare con uno sguardo anche alla geopolitica. A raccontare gli approdi a Nicolò Carnimeo, navigatore solitario, sono scrittori, giornalisti, intellettuali. Porti militari, mercantili, funzionali a territori e centri interni, piccoli approdi scignini della memoria di quel grande collezionista che è il mare. Monopoli, Egnazia, Trani, Bari, Giovinazzo, Brindisi e Santa Maria di Leuca sono le tappe del viaggio che conduce alla scoperta di una Puglia diversa. Ci sono nei porti dei luoghi dove chi viene dal mare si sente subito a casa. Luoghi che sanno di sale, dove il mare parla. Si sentono le energie di tutte le persone che ci sono passate. A fare da filo conduttore nel viaggio emotivo per i porti della Puglia, tra fari, moli, persone, storia e storie che legano passato e presente in una luce speciale che avvolge in un

Bari Today

Bari

e raccontando la sua vita di musicista nomade che ha deciso di prendere la residenza nel porto pugliese dopo aver vissuto a Venezia e a Napoli, e che grazie al mare ha modificato profondamente il suo sentire la musica, rallentando i tempi e scegliendo il porto come palcoscenico dove esibire questo nuovo modo di fare musica. E ancora, nel porto di Bari tra container provenienti da tutto il mondo e moli ottocenteschi, il giornalista Lucio Caracciolo, direttore di Limes, che si allontana dalla Puglia per un attimo toccando Genova, Gaeta e Livorno e racconta il suo rapporto col mare per poi descrivere l'importanza strategica del porto della capitale pugliese come porto commerciale contemporaneo al centro del mediterraneo; la giornalista e scrittrice Enrica Simonetti che da Giovinazzo intreccia la storia degli approdi con quella dei fari e delle torri che segnano il cammino della lunga navigazione di "Approdi" intrecciando segni storici e piccole storie umane; e infine lo scrittore svedese Biörn Larsson ospite straordinario nella navigazione da Brindisi a Santa Maria di Leuca e ritorno tra la bellezza della costa del Salento e la storia millenaria delle persone. L'opera è stata realizzata dall'Associazione Vedetta sul Mediterraneo nell'ambito del Festival della letteratura Mare d'Inchiostro con il contributo di Regione Puglia - FSC Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014/2020. Le azioni di promozione del documentario Approdi sono realizzate a valere su risorse del PO FESR Puglia 2014/2020 - Asse VI - Azione 6.8., nell'ambito dell'intervento "Promuovere la Puglia del Cinema 2023".

Il Nautilus

Bari

"Approdi": un documentario sulla Puglia e la sua storia vista dal mare attraverso i suoi porti

Scritto da Nicolò Carnimeo, con la regia di Lorenzo Scaraggi, prodotto da Omero su Marte, Approdi è un viaggio "geopoetico" alla ricerca dell'essenza degli approdi pugliesi. Anteprima mondiale al Bifest venerdì 22 marzo, Teatro Piccinni - ore 21.30 sabato 23 marzo, Teatro Kursaal - ore 21.30 Una dichiarazione d'amore al mare della Puglia, ai suoi approdi, ai suoi porti, alle coste e ai centri storici e alla ricchezza di bellezza e di storia che la contraddistinguono. È "Approdi" il nuovo documentario realizzato dal regista bitontino Lorenzo Scaraggi con la sua Omero su Marte, casa di produzione con cui si occupa di documentari che raccontano il territorio, i luoghi, le persone, il viaggio. Scritto da Nicolò Carnimeo con la collaborazione dello stesso Scaraggi durante un viaggio in barca a vela lungo la costa pugliese, "Approdi" traccia una rotta immaginaria tra tempi e luoghi, tra ricordi e centri storici per giungere fino ai porti. Il documentario sarà proiettato in anteprima mondiale venerdì 22 marzo (inizio proiezione ore 21.30) al Teatro Piccinni e sabato 23 marzo (inizio proiezione ore 21.30) al Teatro Kursaal di Bari durante il Bifest. "Approdi" nasce anche dagli incontri del festival culturale Mare d'Inchiostro realizzato in partenariato dalla Vedetta sul Mediterraneo e dall'Università degli Studi di Bari tramite il Dipartimento Jonico in 'Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture'. Tre anni intensi con decine di eventi e manifestazioni di promozione della cultura e letteratura del mare con uno sguardo anche alla geopolitica. "Per un regista ogni documentario è una creatura con una storia a sé, con tanti dettagli, tanti aneddoti e tante cose da imparare che rendono ogni lavoro un unicum. "Approdi", ovvio dirlo, mi ricorderà sempre l'odore del mare, delle reti messe a asciugare, della nafta nei porti, sentimento sicuramente comune a migliaia di altri - spiega il regista, Lorenzo Scaraggi - Eppure se devo trovare qualcosa di personale e irripetibile, per me "Approdi" sarà per sempre il lavoro che mi ha legato al mare che amo di più, e che Predrag Matvejevic definiva il mare dell'intimità: l'Adriatico. Ecco, considero "Approdi" la mia dichiarazione d'amore all'Adriatico". A raccontare gli approdi a Nicolò Carnimeo, navigatore solitario, sono scrittori, giornalisti, intellettuali. Porti militari, mercantili, funzionali a territori e centri interni, piccoli approdi scrigni della memoria di quel grande collezionista che è il mare. Monopoli, Egnazia, Trani, Bari, Giovinazzo, Brindisi e Santa Maria di Leuca sono le tappe del viaggio che conduce alla scoperta di una Puglia diversa. Ci sono nei porti dei luoghi dove chi viene dal mare si sente subito a casa. Luoghi che sanno di sale, dove il mare parla. Si sentono le energie di tutte le persone che ci sono passate. "Approdi non è stato solo un viaggio, più un'esperienza condivisa, la ricerca di una identità liquida e di un senso di ciò che rappresenta il mondo portuale, di ciascun elemento che lo compone, banchine, fari, luci sul



Scritto da Nicolò Carnimeo, con la regia di Lorenzo Scaraggi, prodotto da Omero su Marte, Approdi è un viaggio "geopoetico" alla ricerca dell'essenza degli approdi pugliesi. Anteprima mondiale al Bifest venerdì 22 marzo, Teatro Piccinni - ore 21.30 sabato 23 marzo, Teatro Kursaal - ore 21.30 Una dichiarazione d'amore al mare della Puglia, ai suoi approdi, ai suoi porti, alle coste e ai centri storici e alla ricchezza di bellezza e di storia che la contraddistinguono. È "Approdi" il nuovo documentario realizzato dal regista bitontino Lorenzo Scaraggi con la sua Omero su Marte, casa di produzione con cui si occupa di documentari che raccontano il territorio, i luoghi, le persone, il viaggio. Scritto da Nicolò Carnimeo con la collaborazione dello stesso Scaraggi durante un viaggio in barca a vela lungo la costa pugliese. "Approdi" traccia una rotta immaginaria tra tempi e luoghi, tra ricordi e centri storici per giungere fino ai porti. Il documentario sarà proiettato in anteprima mondiale venerdì 22 marzo (inizio proiezione ore 21.30) al Teatro Piccinni e sabato 23 marzo (inizio proiezione ore 21.30) al Teatro Kursaal di Bari durante il Bifest. "Approdi" nasce anche dagli incontri del festival culturale Mare d'Inchiostro realizzato in partenariato dalla Vedetta sul Mediterraneo e dall'Università degli Studi di Bari tramite il Dipartimento Jonico in 'Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture'. Tre anni intensi con decine di eventi e manifestazioni di promozione della cultura e letteratura del mare con uno sguardo anche alla geopolitica. "Per un regista ogni documentario è una creatura con una storia a sé, con tanti dettagli, tanti aneddoti e tante cose da imparare che rendono ogni lavoro un unicum. "Approdi", ovvio dirlo, mi ricorderà sempre l'odore del mare, delle reti messe a asciugare, della nafta nei porti, sentimento sicuramente comune a migliaia di altri - spiega il regista, Lorenzo Scaraggi - Eppure se devo trovare qualcosa di personale e irripetibile, per me "Approdi" sarà per sempre il lavoro che mi ha legato al mare che amo di più, e che Predrag Matvejevic definiva il mare dell'intimità: l'Adriatico. Ecco, considero "Approdi" la mia dichiarazione d'amore all'Adriatico". A raccontare gli approdi a Nicolò Carnimeo, navigatore solitario, sono scrittori, giornalisti, intellettuali. Porti militari, mercantili, funzionali a territori e centri interni, piccoli approdi scrigni della memoria di quel grande collezionista che è il mare. Monopoli, Egnazia, Trani, Bari, Giovinazzo, Brindisi e Santa Maria di Leuca sono le tappe del viaggio che conduce alla scoperta di una Puglia diversa. Ci sono nei porti dei luoghi dove chi viene dal mare si sente subito a casa. Luoghi che sanno di sale, dove il mare parla. Si sentono le energie di tutte le persone che ci sono passate. "Approdi non è stato solo un viaggio, più un'esperienza condivisa, la ricerca di una identità liquida e di un senso di ciò che rappresenta il mondo portuale, di ciascun elemento che lo compone, banchine, fari, luci sul

Il Nautilus

Bari

mare; di quello che si vede e quello che le acque nascondono, ed anche di quanto riusciamo a percepire lasciandoci andare, ascoltando i luoghi e le voci di un crocevia, un melting pot, culla di civiltà e delle nostre radici marine" spiega Carnimeo. A fare da filo conduttore nel viaggio emotivo per i porti della Puglia, tra fari, moli, persone, storia e storie che legano passato e presente in una luce speciale che avvolge in un abbraccio come i moli dei porti abbracciano il mare e chi lo vive, la voce fuori campo di Nicolò Carnimeo a cui è affidato il racconto quasi sussurrato della storia che lega indissolubilmente da sempre la Puglia al suo mare. Ad arricchire la narrazione intervengono poi le testimonianze di chi nella Puglia ha trovato il suo approdo sicuro: lo scrittore Alessandro Vanoli, esperto di medioevo e di Mediterraneo, che passeggia per il centro storico di Monopoli e lungo le banchine del porto, raccontando di popoli, navigatori e di migranti, partendo da Platone per giungere fino al contemporaneo; l'archeologa Rita Auriemma che rivela il mondo dell'archeologia subacquea, gli approdi che non ci sono più, muovendosi per le strade di una città che non c'è più: Egnazia; il musicista, direttore d'orchestra e scrittore Roberto Soldatini che accoglie Carnimeo a bordo della sua barca al centro del porto di Trani, suonando il violoncello e raccontando la sua vita di musicista nomade che ha deciso di prendere la residenza nel porto pugliese dopo aver vissuto a Venezia e a Napoli, e che grazie al mare ha modificato profondamente il suo sentire la musica, rallentando i tempi e scegliendo il porto come palcoscenico dove esibire questo nuovo modo di fare musica. E ancora, nel porto di Bari tra container provenienti da tutto il mondo e moli ottocenteschi, il giornalista Lucio Caracciolo, direttore di Limes, che si allontana dalla Puglia per un attimo toccando Genova, Gaeta e Livorno e racconta il suo rapporto col mare per poi descrivere l'importanza strategica del porto della capitale pugliese come porto commerciale contemporaneo al centro del mediterraneo; la giornalista e scrittrice Enrica Simonetti che da Giovinazzo intreccia la storia degli approdi con quella dei fari e delle torri che segnano il cammino della lunga navigazione di "Approdi" intrecciando segni storici e piccole storie umane; e infine lo scrittore svedese Björn Larsson ospite straordinario nella navigazione da Brindisi a Santa Maria di Leuca e ritorno tra la bellezza della costa del Salento e la storia millenaria delle persone. L'opera è stata realizzata dall'Associazione Vedetta sul Mediterraneo nell'ambito del Festival della letteratura Mare d'Inchiostro con il contributo di Regione Puglia - FSC Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014/2020. Le azioni di promozione del documentario Approdi sono realizzate a valere su risorse del PO FESR Puglia 2014/2020 - Asse VI - Azione 6.8., nell'ambito dell'intervento "Promuovere la Puglia del Cinema 2023".

Puglia Live

Bari

BIFEST: IL 22 E 23 MARZO ANTEPRIMA MONDIALE DI "APPRODI", DOCUMENTARIO SULLA PUGLIA E LA SUA STORIA VISTA DAL MARE ATTRAVERSO I PORTI

"Approdi": un documentario sulla Puglia e la sua storia vista dal mare attraverso i suoi porti. Scritto da Nicolò Carnimeo, con la regia di Lorenzo Scaraggi, prodotto da Omero su Marte, Approdi è un viaggio "geopoetico" alla ricerca dell'essenza degli approdi pugliesi. Anteprima mondiale al Bifest venerdì 22 marzo, Teatro Piccinni - ore 21.30 sabato 23 marzo, Teatro Kursaal - ore 21.30 Una dichiarazione d'amore al mare della Puglia, ai suoi approdi, ai suoi porti, alle coste e ai centri storici e alla ricchezza di bellezza e di storia che la contraddistinguono. È "Approdi" il nuovo documentario realizzato dal regista bitontino Lorenzo Scaraggi con la sua Omero su Marte, casa di produzione con cui si occupa di documentari che raccontino il territorio, i luoghi, le persone, il viaggio. Scritto da Nicolò Carnimeo con la collaborazione dello stesso Scaraggi durante un viaggio in barca a vela lungo la costa pugliese, "Approdi" traccia una rotta immaginaria tra tempi e luoghi, tra ricordi e centri storici per giungere fino ai porti. Il documentario sarà proiettato in anteprima mondiale venerdì 22 marzo (inizio proiezione ore 21.30) al Teatro Piccinni e sabato 23 marzo (inizio proiezione ore 21.30) al Teatro Kursaal di

Bari durante il Bifest. "Approdi" nasce anche dagli incontri del festival culturale Mare d'inchiostro realizzato in partenariato dalla Vedetta sul Mediterraneo e dall'Università degli Studi di **Bari** tramite il Dipartimento Jonico in 'Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture'. Tre anni intensi con decine di eventi e manifestazioni di promozione della cultura e letteratura del mare con uno sguardo anche alla geopolitica. "Per un regista ogni documentario è una creatura con una storia a sé, con tanti dettagli, tanti aneddoti e tante cose da imparare che rendono ogni lavoro un unicum. "Approdi", ovvio dirlo, mi ricorderà sempre l'odore del mare, delle reti messe a asciugare, della nafta nei porti, sentimento sicuramente comune a migliaia di altri - spiega il regista, Lorenzo Scaraggi - Eppure se devo trovare qualcosa di personale e irripetibile, per me "Approdi" sarà per sempre il lavoro che mi ha legato al mare che amo di più, e che Predrag Matvejevic definiva il mare dell'intimità: l'Adriatico. Ecco, considero "Approdi" la mia dichiarazione d'amore all'Adriatico". A raccontare gli approdi a Nicolò Carnimeo, navigatore solitario, sono scrittori, giornalisti, intellettuali. Porti militari, mercantili, funzionali a territori e centri interni, piccoli approdi scrigni della memoria di quel grande collezionista che è il mare. Monopoli, Egnazia, Trani, **Bari**, Giovinazzo, Brindisi e Santa Maria di Leuca sono le tappe del viaggio che conduce alla scoperta di una Puglia diversa. Ci sono nei porti dei luoghi dove chi viene dal mare si sente subito a casa. Luoghi che sanno di sale, dove il mare parla. Si sentono le energie di tutte le persone che ci sono passate. "Approdi non è stato solo un viaggio, più un'esperienza condivisa, la ricerca di una identità liquida e di un senso



03/20/2024 14:12

"Approdi": un documentario sulla Puglia e la sua storia vista dal mare attraverso i suoi porti. Scritto da Nicolò Carnimeo, con la regia di Lorenzo Scaraggi, prodotto da Omero su Marte, Approdi è un viaggio "geopoetico" alla ricerca dell'essenza degli approdi pugliesi. Anteprima mondiale al Bifest venerdì 22 marzo, Teatro Piccinni - ore 21.30 sabato 23 marzo, Teatro Kursaal - ore 21.30 Una dichiarazione d'amore al mare della Puglia, ai suoi approdi, ai suoi porti, alle coste e ai centri storici e alla ricchezza di bellezza e di storia che la contraddistinguono. È "Approdi" il nuovo documentario realizzato dal regista bitontino Lorenzo Scaraggi con la sua Omero su Marte, casa di produzione con cui si occupa di documentari che raccontino il territorio, i luoghi, le persone, il viaggio. Scritto da Nicolò Carnimeo con la collaborazione dello stesso Scaraggi durante un viaggio in barca a vela lungo la costa pugliese, "Approdi" traccia una rotta immaginaria tra tempi e luoghi, tra ricordi e centri storici per giungere fino ai porti. Il documentario sarà proiettato in anteprima mondiale venerdì 22 marzo (inizio proiezione ore 21.30) al Teatro Piccinni e sabato 23 marzo (inizio proiezione ore 21.30) al Teatro Kursaal di Bari durante il Bifest. "Approdi" nasce anche dagli incontri del festival culturale Mare d'inchiostro realizzato in partenariato dalla Vedetta sul Mediterraneo e dall'Università degli Studi di Bari tramite il Dipartimento Jonico in 'Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture'. Tre anni intensi con decine di eventi e manifestazioni di promozione della cultura e letteratura del mare con uno sguardo anche alla geopolitica. "Per un regista ogni documentario è una creatura con una storia a sé, con tanti dettagli, tanti aneddoti e tante cose da imparare che rendono ogni lavoro un unicum. "Approdi", ovvio dirlo, mi ricorderà sempre l'odore del mare delle reti messe a asciugare, della nafta nei porti

Puglia Live

Bari

di ciò che rappresenta il mondo portuale, di ciascun elemento che lo compone, banchine, fari, luci sul mare; di quello che si vede e quello che le acque nascondono, ed anche di quanto riusciamo a percepire lasciandoci andare, ascoltando i luoghi e le voci di un crocevia, un melting pot, culla di civiltà e delle nostre radici marine" spiega Carnimeo A fare da filo conduttore nel viaggio emotivo per i porti della Puglia, tra fari, moli, persone, storia e storie che legano passato e presente in una luce speciale che avvolge in un abbraccio come i moli dei porti abbracciano il mare e chi lo vive, la voce fuori campo di Nicolò Carnimeo a cui è affidato il racconto quasi sussurrato della storia che lega indissolubilmente da sempre la Puglia al suo mare. Ad arricchire la narrazione intervengono poi le testimonianze di chi nella Puglia ha trovato il suo approdo sicuro: lo scrittore Alessandro Vanoli , esperto di medioevo e di Mediterraneo, che passeggia per il centro storico di Monopoli e lungo le banchine del porto, raccontando di popoli, navigatori e di migranti, partendo da Platone per giungere fino al contemporaneo; l'archeologa Rita Auriemma che rivela il mondo dell'archeologia subacquea, gli approdi che non ci sono più, muovendosi per le strade di una città che non c'è più: Egnazia; il musicista, direttore d'orchestra e scrittore Roberto Soldatini che accoglie Carnimeo a bordo della sua barca al centro del porto di Trani, suonando il violoncello e raccontando la sua vita di musicista nomade che ha deciso di prendere la residenza nel porto pugliese dopo aver vissuto a Venezia e a Napoli, e che grazie al mare ha modificato profondamente il suo sentire la musica, rallentando i tempi e scegliendo il porto come palcoscenico dove esibire questo nuovo modo di fare musica. E ancora, nel porto di Bari tra container provenienti da tutto il mondo e moli ottocenteschi, il giornalista Lucio Caracciolo , direttore di Limes, che si allontana dalla Puglia per un attimo toccando Genova, Gaeta e Livorno e racconta il suo rapporto col mare per poi descrivere l'importanza strategica del porto della capitale pugliese come porto commerciale contemporaneo al centro del mediterraneo; la giornalista e scrittrice Enrica Simonetti che da Giovinazzo intreccia la storia degli approdi con quella dei fari e delle torri che segnano il cammino della lunga navigazione di "Approdi" intrecciando segni storici e piccole storie umane; e infine lo scrittore svedese Björn Larsson ospite straordinario nella navigazione da Brindisi a Santa Maria di Leuca e ritorno tra la bellezza della costa del Salento e la storia millenaria delle persone. L'opera è stata realizzata dall'Associazione Vedetta sul Mediterraneo nell'ambito del Festival della letteratura Mare d'Inchiostro con il contributo di Regione Puglia - FSC Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014/2020. Le azioni di promozione del documentario Approdi sono realizzate a valere su risorse del PO FESR Puglia 2014/2020 - Asse VI - Azione 6.8., nell'ambito dell'intervento "Promuovere la Puglia del Cinema 2023".

Informatore Navale

Manfredonia

Il Liceo "Galilei-Moro" fa orientamento professionale con il Contrammiraglio Guglielmi della Marina Militare

Si è tenuta sabato 16 marzo 2024, presso il Liceo "Galilei-Moro" di **Manfredonia**, una "Conferenza di orientamento professionale della Marina Militare Italiana", con relatore il Contrammiraglio Domenico GUGLIELMI. Sono stati proposti agli studenti numerosi elementi conoscitivi delle attività marittime, con l'obiettivo di suscitare nei giovani l'interesse alla vita sul mare, orientandoli a quell'attività, e fornendo un'eventuale prospettiva di lavoro qualificato nella Marina Militare. La professionalità del Contrammiraglio GUGLIELMI, il portamento, e la sua splendida divisa, hanno conquistato l'attenzione dell'attenta e numerosissima platea, che ha avuto l'occasione di conoscere l'importanza delle attività marittime a livello nazionale e internazionale, l'impegno che la Marina Militare Italiana svolge in tali vasti ambiti e le relative opportunità di formazione, crescita umana e professionale. Testimonial di alcune opportunità sono stati anche il Comandante della Capitaneria di **Porto di Manfredonia**, Cap. Freg. (CP) Antonio Cilento, e alcuni giovani "marinai" di **Manfredonia**, come il Sottotenente di Vascello (CP) Adalgisa Brigida, il Maresciallo Radarista Lorenza De Pino, il Maresciallo Infermiere Concetta Tomaiuolo, e l'Allievo Maresciallo Simone Rinaldi. La Prof.ssa Rossella Angelillis e la Prof.ssa Matilde Lauriola, hanno tenuto a evidenziare che tale attività, rientra nell'ambito dell'orientamento universitario e delle professioni, agli studenti delle classi del triennio del Liceo Scientifico "Galileo Galilei" e del Liceo Classico "Aldo Moro" di **Manfredonia**, e che il Liceo da molti anni favorisce il "ritorno a scuola" di ex alunni, come il Contrammiraglio Guglielmi, che si sono particolarmente distinti nel personale successo professionale, per attivare una sorta di effetto virtuoso di emulazione.



Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

RIUNIONE COMITATO DI GESTIONE: AUTORIZZATO L'ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DEL PORTO DI GIOIA TAURO

. Si è riunito il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio, presieduto dal presidente Andrea Agostinelli e guidato dal segretario generale Alessandro Guerri Al centro della discussione gli elementi che definiscono la politica dell'Ente adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione . **Gioia Tauro**, 19 marzo 2024 - La riunione è stata aperta con l'illustrazione e, quindi, la relativa adozione all'unanimità dell'ATF (Adeguamento tecnico funzionale) al Piano regolatore del **Porto** di **Gioia Tauro**, già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Al suo interno alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi. In particolare, l'adeguamento tecnico funzionale si è reso necessario per offrire allo scalo portuale una maggiore e uniforme profondità dei fondali lungo l'intero canale, finalizzata ad ampliare la competitività del **porto**, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i principali delle rotte transoceaniche interne al circuito internazionale del Mediterraneo. Attraverso l'adozione dell'ATF si potrà, così, procedere ad avviare i lavori di consolidamento e di approfondimento del canale portuale a 18 metri anche nel tratto A, che ha una lunghezza di 783 metri, nel tratto B (457 metri) e nel tratto C (645 metri), che al momento hanno quota 16 metri. Tra gli altri punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni dell'attività di impresa portuale per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali negli scali di competenza. Si è quindi passati all'approvazione dei Piani d'Impresa che, annualmente, vede l'Ente impegnato nella verifica dei report presentati dalle imprese portuali chiamate a rispettare il raggiungimento degli obiettivi indicati nei propri piani d'impresa al momento della richiesta di autorizzazione all'esercizio. È stata, quindi, ratificata all'unanimità la variazione, adottata in via d'urgenza, del Bilancio 2023 che ha adeguato in aumento alcune voci di Entrata e di Spesa. Tra queste, al capitolo Entrate spicca l'aumento di 7 milioni di euro relativo agli introiti derivanti dalle tasse d'ancoraggio, mentre tra le voci di Spesa, in particolare, la destinazione di un plafond di 1,5 milioni di euro al rimborso delle tasse d'ancoraggio, che rappresenta un importante strumento per rendere concorrenziale il **porto** di **Gioia Tauro**, soprattutto, alla luce delle direttive europee e della crisi del Mar Rosso. Al punto relativo alle richieste concessorie, in particolare, è stato autorizzato all'unanimità il rilascio di concessione demaniale in ampliamento dell'azienda FOM, nel **porto** di Corigliano Calabro, per l'uso dello specchio acqueo adiacente il manufatto dell'ex Lega Navale, già in sua concessione, per lo sviluppo della sua attività produttiva di nautica da diporto. A conclusione della riunione il presidente Andrea Agostinelli



03/20/2024 11:01

Informatore Navale
 RIUNIONE COMITATO DI GESTIONE: AUTORIZZATO L'ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DEL PORTO DI GIOIA TAURO

. Si è riunito il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio, presieduto dal presidente Andrea Agostinelli e guidato dal segretario generale Alessandro Guerri Al centro della discussione gli elementi che definiscono la politica dell'Ente adottata per garantire un ulteriore sviluppo dei porti interni alla propria circoscrizione . Gioia Tauro, 19 marzo 2024 - La riunione è stata aperta con l'illustrazione e, quindi, la relativa adozione all'unanimità dell'ATF (Adeguamento tecnico funzionale) al Piano regolatore del Porto di Gioia Tauro, già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Al suo interno alcune modifiche non sostanziali che, per la loro natura, non comportano "variante" al Piano regolatore portuale ma che incidono sul perseguimento di specifici obiettivi. In particolare, l'adeguamento tecnico funzionale si è reso necessario per offrire allo scalo portuale una maggiore e uniforme profondità dei fondali lungo l'intero canale, finalizzata ad ampliare la competitività del porto, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i principali delle rotte transoceaniche interne al circuito internazionale del Mediterraneo. Attraverso l'adozione dell'ATF si potrà, così, procedere ad avviare i lavori di consolidamento e di approfondimento del canale portuale a 18 metri anche nel tratto A, che ha una lunghezza di 783 metri, nel tratto B (457 metri) e nel tratto C (645 metri), che al momento hanno quota 16 metri. Tra gli altri punti all'ordine del giorno, la determinazione del numero massimo di autorizzazioni dell'attività di impresa portuale per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali negli scali di competenza. Si è quindi passati all'approvazione dei Piani d'Impresa che, annualmente, vede l'Ente impegnato nella verifica dei report presentati dalle imprese portuali chiamate a rispettare il raggiungimento degli obiettivi indicati nei propri piani d'impresa al momento della richiesta di autorizzazione all'esercizio. È stata, quindi, ratificata all'unanimità la variazione, adottata in via d'urgenza, del Bilancio 2023 che ha adeguato in aumento alcune voci di Entrata e di Spesa. Tra queste, al capitolo Entrate spicca l'aumento di 7 milioni di euro relativo agli introiti derivanti dalle tasse d'ancoraggio, mentre tra le voci di Spesa, in particolare, la destinazione di un plafond di 1,5 milioni di euro al rimborso delle tasse d'ancoraggio, che rappresenta un importante strumento per rendere concorrenziale il porto di Gioia Tauro, soprattutto, alla luce delle direttive europee e della crisi del Mar Rosso. Al punto relativo alle richieste concessorie, in particolare, è stato autorizzato all'unanimità il rilascio di concessione demaniale in ampliamento dell'azienda FOM, nel porto di Corigliano Calabro, per l'uso dello specchio acqueo adiacente il manufatto dell'ex Lega Navale, già in sua concessione, per lo sviluppo della sua attività produttiva di nautica da diporto. A conclusione della riunione il presidente Andrea Agostinelli

Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

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

Il Nautilus

Cagliari

STAGIONE SPORTIVA INTENSA PER LO YACHT CLUB COSTA SMERALDA

Milano -La stagione sportiva 2024 dello Yacht Club Costa Smeralda è stata presentata oggi a Milano presso lo spazio Casa Gessi, moderata dall'editorialista di Sky sport Giovanni Bruno. Ad aprire l'evento è stata la Principessa Zahra Aga Khan, Presidente del Consiglio Direttivo dello YCCS che, dopo aver ringraziato i presenti, nel suo intervento ha dichiarato: "La stagione sportiva che attende lo YCCS sarà molto intensa con regate in programma da maggio a ottobre. Il 2024, inoltre, segna un anniversario significativo: ricorrono infatti i 40 anni della collaborazione con il nostro storico partner Rolex. Un legame forte e solido che ci ha visti in questo quarantennio condividere valori, ideali, progetti per la creazione di un calendario sportivo di rilevanza internazionale. Naturalmente il supporto di tutti gli altri partner, così come l'impegno della dirigenza e dei collaboratori YCCS, costituiscono gli altri elementi fondamentali che hanno portato il nostro Club a diventare un punto di riferimento per il mondo della vela. Ciascuna delle nostre attività e programmi segue costantemente l'evoluzione del mondo velico, cercando di dare una risposta adeguata al tempo in cui viviamo, mantenendo vive le tradizioni.

Attraverso lo sport della vela abbiamo la possibilità di promuovere principi guida, dall'eccellenza e innovazione al rispetto verso il mare e il territorio che ci ospita, fino al sostegno verso le nuove generazioni." Gli altri partner al fianco dello YCCS sono Range Rover e Allianz, insieme ai partner tecnici: Quantum Sails, Slam, Garmin Marine e Technogym. A conclusione del saluto della Principessa, è salito sul palco il Segretario Generale e Direttore Sportivo dello YCCS, Edoardo Recchi, per la presentazione ufficiale del calendario regate. Subito dopo la RAN 630 - Regata dell'Accademia Navale, in programma dal 24 aprile al 1° maggio, dove il Club offre il suo supporto tecnico per i passaggi alla boa di Porto Cervo, la stagione 2024 si aprirà a Porto Cervo con il tradizionale Vela & Golf (24-26 maggio). Sarà poi la volta della Giorgio Armani Superyacht Regatta, in programma dal 4 all'8 giugno. Per il terzo anno consecutivo, Giorgio Armani, eccellenza italiana nel mondo della moda, sarà accanto allo YCCS come Title Sponsor della manifestazione. All'interno della Giorgio Armani Superyacht Regatta, a seguito del successo delle passate edizioni, si svolgerà il Southern Wind RendezVous and Trophy che vede le imbarcazioni del cantiere Southern Wind ritrovarsi a Porto Cervo per una veleggiata caratterizzata da uno spirito familiare e allo stesso tempo sportivo. Il mese di giugno sarà intenso, si proseguirà infatti con altre tre regate in programma. La Classe J/24 tornerà allo YCCS per il Campionato Europeo J/24 in calendario dal 10 al 16 giugno. Il monotipo J/24 è tra le barche a chiglia più popolari, fu progettato alla fine degli anni '70 da Rod Johnstone e ad oggi si stimano oltre 5000 unità prodotte con circa 100 flotte attive a livello internazionale. Il Campionato Europeo J/24 rappresenta un evento molto atteso



03/20/2024 17:00

Il Nautilus
STAGIONE SPORTIVA INTENSA PER LO YACHT CLUB COSTA SMERALDA

Milano -La stagione sportiva 2024 dello Yacht Club Costa Smeralda è stata presentata oggi a Milano presso lo spazio Casa Gessi, moderata dall'editorialista di Sky sport Giovanni Bruno. Ad aprire l'evento è stata la Principessa Zahra Aga Khan, Presidente del Consiglio Direttivo dello YCCS che, dopo aver ringraziato i presenti, nel suo intervento ha dichiarato: "La stagione sportiva che attende lo YCCS sarà molto intensa con regate in programma da maggio a ottobre. Il 2024, inoltre, segna un anniversario significativo: ricorrono infatti i 40 anni della collaborazione con il nostro storico partner Rolex. Un legame forte e solido che ci ha visti in questo quarantennio condividere valori, ideali, progetti per la creazione di un calendario sportivo di rilevanza internazionale. Naturalmente il supporto di tutti gli altri partner, così come l'impegno della dirigenza e dei collaboratori YCCS, costituiscono gli altri elementi fondamentali che hanno portato il nostro Club a diventare un punto di riferimento per il mondo della vela. Ciascuna delle nostre attività e programmi segue costantemente l'evoluzione del mondo velico, cercando di dare una risposta adeguata al tempo in cui viviamo, mantenendo vive le tradizioni. Attraverso lo sport della vela abbiamo la possibilità di promuovere principi guida, dall'eccellenza e innovazione al rispetto verso il mare e il territorio che ci ospita, fino al sostegno verso le nuove generazioni." Gli altri partner al fianco dello YCCS sono Range Rover e Allianz, insieme ai partner tecnici: Quantum Sails, Slam, Garmin Marine e Technogym. A conclusione del saluto della Principessa, è salito sul palco il Segretario Generale e Direttore Sportivo dello YCCS, Edoardo Recchi, per la presentazione ufficiale del calendario regate. Subito dopo la RAN 630 - Regata dell'Accademia Navale, in programma dal 24 aprile al 1° maggio, dove il Club offre il suo supporto tecnico per i passaggi alla boa di Porto Cervo, la stagione 2024 si aprirà a Porto Cervo con il tradizionale Vela & Golf (24-26 maggio). Sarà poi la volta

Il Nautilus

Cagliari

nella stagione 2024 della Classe e lo YCCS è lieto di poter accogliere una flotta che ha contribuito significativamente alla diffusione della vela sportiva. L'ultimo evento dedicato alla Classe J/24 si svolse a Porto Cervo nel 1996. Un altro atteso ritorno sarà la Grand Soleil Cup, una veleggiata organizzata in collaborazione con il Cantiere del Pardo per la quale è attesa una flotta di circa 40 imbarcazioni. Il mese si chiuderà con l'Invitational Smeralda 888 (28-30 giugno), seguita dall'immane Coppa Europa Smeralda 888 (12-14 luglio) a bordo delle Smeralda 888, disegnate dal noto yacht designer German Frers appositamente per lo YCCS. Dal 19 al 21 luglio si svolgerà la quarta edizione della YCCS J/70 Sailing Clinic. Una breve pausa tra il mese di luglio e agosto, durante la quale si svolgerà il Campionato Sociale dello YCCS riservato ai soci del Club (4 agosto), preceduto il giorno prima dalla Assemblea Generale Annuale in cui sarà eletto il nuovo Commodoro dello YCCS. Ad agosto saranno in programma il Trofeo Formenton (20 agosto) e la Palermo-Porto Cervo-Montecarlo, a cui lo YCCS offre supporto tecnico. La Maxi Yacht Rolex Cup (8-14 settembre) e la Rolex Swan Cup (15-21 settembre) firmeranno un settembre speciale. Per la 34^a edizione della Maxi Yacht Rolex Cup - organizzata in collaborazione con l'International Maxi Association (IMA) - è attesa, come ogni anno, una flotta imponente la quale ripercorre idealmente la storia della vela. Nel 2023 ad esempio erano presenti i J Class e lo yacht d'epoca Baruna of 1938 insieme a progetti recenti come My Song di Pier Luigi Loro Piana, Bullitt di Andrea Recordati e le ultime imbarcazioni varate quali il Wally 101 Y3K. Il 2023 è stato il primo anno in cui alla Maxi Yacht Rolex Cup hanno preso parte i catamarani e, considerato il successo, ritorneranno anche per l'edizione 2024. La Rolex Swan Cup è un evento biennale celebrativo della virtuosa collaborazione tra il Title Sponsor Rolex, il cantiere Nautor Swan e lo Yacht Club Costa Smeralda, che nel 2024 festeggiano i 40 anni di collaborazione. La manifestazione attrae una numerosa flotta di yacht che rappresenta l'intera storia della "famiglia" Nautor Swan. Alla 22^a edizione della Rolex Swan Cup prenderanno parte per la prima volta i ClubSwan 43 e ClubSwan 28, varati proprio quest'anno. La Rolex Swan Cup è un evento di riferimento sia a livello internazionale che nel calendario sportivo dello YCCS, animato da uno spirito familiare unico che da sempre la caratterizza. La stagione si concluderà con il Campionato Europeo Etchells, preceduto dalla Smeralda Cup. Gli eventi, aperti a tutte le imbarcazioni Etchells, sono in programma dal 1° al 6 ottobre. Il 2 e 3 ottobre si regalerà per la Smeralda Cup, un warm up in vista del Campionato Europeo, in programma dal 4 fino al 6 ottobre. Il campionato sarà open, aperto anche a concorrenti non europei che non concorreranno per l'assegnazione del titolo. L'Etchells è una classe di barche a chiglia one design. Lunga 9,30 metri fuori tutto e 6,71 metri (22 piedi) al galleggiamento, è caratterizzata da eleganti slanci ed è stata disegnata dall'americano Skip Etchells a metà degli anni '60 per partecipare ai trials di una nuova classe olimpica in equipaggio a tre, ma venne scelto il Soling. Durante il corso della stagione 2024 la sostenibilità resterà tra i temi centrali promossi dal Club. Soci, armatori e velisti saranno sensibilizzati ai principi di rispetto e preservazione dell'ambiente marino contenuti nella Charta Smeralda, il codice etico di One Ocean Foundation. È in programma il YCCS Clean Beach Day,

Il Nautilus

Cagliari

evento che coinvolge la comunità locale in una mattinata di pulizia della spiaggia insieme a una lezione da parte di biologi, solitamente organizzata l'8 giugno in occasione della Giornata Mondiale degli Oceani. Le regate di riferimento dello YCCS saranno sottoposte al programma "Clean Regattas" redatto da Sailors for the Sea, organizzazione no profit a livello internazionale che ha sviluppato delle certificazioni ad hoc per il mondo delle regate. In questo contesto, a seconda dei punti rispettati nella check list elaborata dall'organizzazione, le attestazioni rilasciate vanno dal livello bronze a quello platinum. Nel 2023, tutte le maggiori regate YCCS - la Giorgio Armani Superyacht Regatta, The Nations Trophy- Swan One Design, la Maxi Yacht Rolex Cup, la Scandinavian Gold Cup e il Campionato Mondiale della Classe Internazionale 5.5 metri - hanno ottenuto la certificazione "Gold Clean Regattas". Come lo scorso anno, nell'ottica di ridurre l'impatto ambientale, saranno utilizzate le boe robotiche MarkSetBot che mantengono la posizione grazie a un motore elettrico abbinato al sistema GPS, non necessitando quindi di essere ancorate al fondale. A conclusione della presentazione del calendario sportivo 2024 dello YCCS, il moderatore Giovanni Bruno ha lanciato un video dedicato al quarantesimo anniversario di collaborazione tra lo YCCS e Rolex. Nel video, la storia di questa partnership è raccontata attraverso la voce della Principessa Zahra Aga Khan che, partendo dai suoi ricordi di bambina - delle banchine di Porto Cervo affollate di velisti provenienti da tutto il mondo per prendere parte alle regate che hanno fatto la storia dello YCCS e sono entrate nella storia del mondo della vela - si ricollega ai valori condivisi con Rolex, fondamento di una collaborazione di lungo periodo. La sorpresa per tutti i presenti è stato un video messaggio da parte del Campione di tennis Jannik Sinner, testimonial Rolex, che ha mandato i suoi auguri per la stagione sportiva 2024 proprio in occasione della ricorrenza del quarantennale Rolex-YCCS. Il video è stato preceduto dall'intervento del General Manager di Rolex Italia, Stefan Muller, che ha ringraziato lo YCCS per la virtuosa collaborazione. Momenti emozionanti per tutti i presenti, che sono proseguiti con la presentazione della nuova atleta del programma Young Azzurra: Maddalena Spanu. Nata nel 2006 a Cagliari, Maddalena Spanu si è rapidamente messa in evidenza nel mondo degli sport di tavola, la sua avventura sportiva ha avuto inizio a soli 4 anni, quando si è avvicinata al surf, seguito a 6 anni dalla passione per il windsurf. Nel 2021 ha abbracciato la sfida del Wingfoil, emergendo rapidamente come una delle atlete più importanti a livello nazionale e internazionale. Nel corso del 2023, Maddalena ha vissuto un anno di successo e realizzazione personale, culminata con la conquista del Campionato Mondiale Wingfoil in Brasile. Ad affiancare Maddalena sul palco, c'erano anche gli altri due atleti del programma Young Azzurra, Cesare Barabino (Classe ILCA 7) e Federico Pilloni (Campione Europeo Youth iQFOiL in carica) che hanno raccontato i rispettivi programmi agonistici per la stagione 2024. Young Azzurra è il programma sportivo lanciato nel 2020 dallo Yacht Club Costa Smeralda dedicato ai giovani talenti della vela italiana in un'ottica di pari opportunità. Il progetto nasce e si sviluppa in continuità con il nome e la storia di Azzurra e vede lo YCCS impegnato nel supporto di giovani velisti emergenti per il quadriennio 2021/2024 che abbiano come obiettivo la partecipazione

Il Nautilus

Cagliari

a Campionati Nazionali, Europei, Mondiali e ai Giochi Olimpici. Presente alla conferenza stampa dello YCCS, anche il Presidente della Federazione Italiana Vela, Francesco Ettore, intervenuto sul palco durante la presentazione della nuova atleta Young Azzurra Maddalena Spanu, ricordando quanto programmi simili siano importanti per supportare i giovani nella loro carriera velica. Crediti foto: Studio Borlenghi.

L'ETS comporterà al trasporto marittimo più di tre miliardi di costi nel 2024

Roma - "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo" è l'aggiornamento del documento che Assarmatori e Confitarma hanno inviato al Comitato di Esperti nominato in seno al CIPOM (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) e al Capo di Gabinetto del Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile Riccardo Rigillo. Il documento è stato redatto insieme a Eni con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e RINA, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo scorso. Per la definizione di un orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. Tale lavoro contiene, inoltre, un'articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull'ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva ETS (Emission Trading System) e IMO, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali. Secondo una ricerca condotta anche da RINA e contenuta nell'aggiornamento del documento, l'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo comporterà nel 2024 più di tre miliardi di costi da parte delle compagnie a causa delle emissioni di CO₂ prodotte. Il dato è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell'ETS che prevede vengano restituite nel 2025 le quote solo per il 40% delle emissioni di CO₂ relative al 2024 e considerato il valore delle quote di CO₂ (EU Allowances - EUA) pari a un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica. Un elemento questo che rende ancor più rilevante il tema della decarbonizzazione dello shipping e ancor più importante il coinvolgimento delle istituzioni, raccolte in Italia intorno al CIPOM. "Aver lavorato insieme a questo documento e averlo presentato congiuntamente al CIPOM e alla struttura del Ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile rimarca ancora una volta la volontà degli armatori - e tante aziende hanno dato un forte contributo a questo lavoro - di fare tutto quanto in loro potere nell'ottica della decarbonizzazione del trasporto marittimo. Abbiamo offerto agli Esperti un lavoro che riteniamo completo e che identifica le diverse strade percorribili, non necessariamente in conflitto, per diminuire l'impronta carbonica dello shipping in modo razionale. In questo percorso, tuttavia, l'armamento non può essere lasciato solo: occorrono risposte da parte dell'industria di terra per l'individuazione e la produzione dei fuel alternativi, un accompagnamento delle istituzioni e un sistema regolatorio nazionale, comunitario e internazionale



Roma - "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo" è l'aggiornamento del documento che Assarmatori e Confitarma hanno inviato al Comitato di Esperti nominato in seno al CIPOM (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) e al Capo di Gabinetto del Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile Riccardo Rigillo. Il documento è stato redatto insieme a Eni con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e RINA, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo scorso. Per la definizione di un orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. Tale lavoro contiene, inoltre, un'articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull'ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva ETS (Emission Trading System) e IMO, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali. Secondo una ricerca condotta anche da RINA e contenuta nell'aggiornamento del documento, l'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo comporterà nel 2024 più di tre miliardi di costi da parte delle compagnie a causa delle emissioni di CO₂ prodotte. Il dato è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell'ETS che prevede vengano restituite nel 2025 le quote solo per il 40% delle emissioni di CO₂ relative al 2024 e considerato il valore delle quote di CO₂ (EU Allowances - EUA) pari a un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica. Un elemento questo che rende ancor più rilevante il

Corriere Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

pragmatico, che non fissi obiettivi irrealistici e non funzionali per una vera sostenibilità ambientale", dichiarano Mario Zanetti, presidente di Confitarma e Stefano Messina, presidente di Assarmatori.

Si sono conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del porto di Villa San Giovanni

con l'asportazione di circa 23.000mc di sabbia dalla testata del molo di protezioneC Si sono conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del porto di Villa San Giovanni , con l'asportazione di circa 23.000mc di sabbia dalla testata del molo di protezione. I lavori sono stati appaltati mediante una procedura di gara negoziata alla ditta Meridiana Costruzioni S.r.l. che ha offerto un ribasso del 27,71%, per un importo complessivo di 450.549,71 ed eseguiti con l'ausilio di un moto pontone a fondo apribile che ha permesso di eseguire speditamente le operazioni di scavo senza interferire con l'operatività portuale. Il transito dei mezzi marittimi, infatti, non è mai stato interrotto al fine di garantire e salvaguardare la continuità territoriale tra Calabria e Sicilia e di non arrecare ritardi ai numerosi utenti, soprattutto pendolari, che quotidianamente attraversano lo Stretto. Il livellamento permette adesso la revoca dell'ordinanza di interdizione della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria che, al fine della salvaguardia della sicurezza della navigazione, vietava di transitare nell'area interessata dall'accumulo; ciò quindi consentirà di rendere nuovamente fruibile e senza alcuna limitazione la terza invasatura in concessione ad RFI, utilizzata per le navi che permettono il transito dei treni da e verso la Sicilia. Gli accumuli di sabbia in prossimità delle imboccature portuali sono un fenomeno naturale causato dal trasporto solido che interessa da sempre tutte le coste; negli ultimi anni per via dei cambiamenti climatici che si traducono in mareggiate sempre più violente il fenomeno si è acuito e può diventare un'emergenza nazionale che l'AdSP dello Stretto intende fronteggiare, per i porti di sua competenza, con una accurata pianificazione degli interventi manutentivi volti a minimizzare danni e disservizi. Seguirà, nei prossimi giorni, un accurato rilievo batimetrico finalizzato all'aggiornamento, presso l'Istituto Idrografico della Marina Militare, delle carte nautiche relative al bacino portuale. In questo articolo: LEGGI ANCHE.



ilcittadinodimessina.it
Si sono conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del porto di Villa San Giovanni

03/20/2024 14:35

con l'asportazione di circa 23.000mc di sabbia dalla testata del molo di protezioneC Si sono conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del porto di Villa San Giovanni , con l'asportazione di circa 23.000mc di sabbia dalla testata del molo di protezione. I lavori sono stati appaltati mediante una procedura di gara negoziata alla ditta Meridiana Costruzioni S.r.l. che ha offerto un ribasso del 27,71%, per un importo complessivo di € 450.549,71 ed eseguiti con l'ausilio di un moto pontone a fondo apribile che ha permesso di eseguire speditamente le operazioni di scavo senza interferire con l'operatività portuale. Il transito dei mezzi marittimi, infatti, non è mai stato interrotto al fine di garantire e salvaguardare la continuità territoriale tra Calabria e Sicilia e di non arrecare ritardi ai numerosi utenti, soprattutto pendolari, che quotidianamente attraversano lo Stretto. Il livellamento permette adesso la revoca dell'ordinanza di interdizione della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria che, al fine della salvaguardia della sicurezza della navigazione, vietava di transitare nell'area interessata dall'accumulo; ciò quindi consentirà di rendere nuovamente fruibile e senza alcuna limitazione la terza invasatura in concessione ad RFI, utilizzata per le navi che permettono il transito dei treni da e verso la Sicilia. Gli accumuli di sabbia in prossimità delle imboccature portuali sono un fenomeno naturale causato dal trasporto solido che interessa da sempre tutte le coste, negli ultimi anni per via dei cambiamenti climatici che si traducono in mareggiate sempre più violente il fenomeno si è acuito e può diventare un'emergenza nazionale che l'AdSP dello Stretto intende fronteggiare, per i porti di sua competenza, con una accurata pianificazione degli interventi manutentivi volti a minimizzare danni e disservizi. Seguirà, nei prossimi giorni, un accurato rilievo batimetrico finalizzato all'aggiornamento, presso l'Istituto Idrografico della Marina Militare, delle carte nautiche relative al bacino portuale. In questo articolo: LEGGI ANCHE.

Informare

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ammontano a tre miliardi di euro i costi che lo shipping deve sostenere nel 2024 per l'inclusione nell'EU ETS

Assarmatori e Confitarma hanno presentato l'aggiornamento del documento "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo" L'estensione al trasporto marittimo del sistema europeo ETS di scambio di quote di emissione di gas serra comporterà nel solo 2024 più di tre miliardi di euro di costi da parte delle compagnie di navigazione a causa delle emissioni di CO2 prodotte. Lo ha evidenziato Assarmatori rendendo noto di aver inviato assieme a Confitarma l'aggiornamento del documento "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo" al comitato di esperti nominato in seno al CIPOM (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) e al capo di gabinetto del Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile, Riccardo Rigillo. Il documento è stato redatto insieme con Eni e con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e RINA, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo scorso. Il documento - ha ricordato Assarmatori - definisce un orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica e il lavoro contiene, inoltre, un'articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull'ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva ETS (Emission Trading System) e IMO, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali. Con riferimento ai costi per il 2024 dell'estensione allo shipping del sistema EU ETS, come risultante da una ricerca condotta anche da RINA e contenuta nell'aggiornamento del documento, Assarmatori ha specificato che il dato di tre miliardi è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell'ETS che prevede vengano restituite nel 2025 le quote solo per il 40% delle emissioni di CO2 relative al 2024 e considerato il valore delle quote di CO2 (EU Allowances - EUA) pari a un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica. «Aver lavorato insieme a questo documento e averlo presentato congiuntamente al CIPOM e alla struttura del Ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile - hanno evidenziato Mario Zanetti, presidente di Confitarma, e Stefano Messina, presidente di Assarmatori - rimarca ancora una volta la volontà degli armatori - e tante aziende hanno dato un forte contributo a questo lavoro - di fare tutto quanto in loro potere nell'ottica della decarbonizzazione del trasporto marittimo. Abbiamo offerto agli esperti - hanno spiegato Zanetti e Messina - un lavoro che riteniamo completo e che identifica le diverse strade percorribili, non necessariamente in

Informare

Ammontano a tre miliardi di euro i costi che lo shipping deve sostenere nel 2024 per l'inclusione nell'EU ETS

03/20/2024 15:02

Assarmatori e Confitarma hanno presentato l'aggiornamento del documento "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo" L'estensione al trasporto marittimo del sistema europeo ETS di scambio di quote di emissione di gas serra comporterà nel solo 2024 più di tre miliardi di euro di costi da parte delle compagnie di navigazione a causa delle emissioni di CO2 prodotte. Lo ha evidenziato Assarmatori rendendo noto di aver inviato assieme a Confitarma l'aggiornamento del documento "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo" al comitato di esperti nominato in seno al CIPOM (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) e al capo di gabinetto del Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile, Riccardo Rigillo. Il documento è stato redatto insieme con Eni e con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e RINA, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo scorso. Il documento - ha ricordato Assarmatori - definisce un orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica e il lavoro contiene, inoltre, un'articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull'ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva ETS (Emission Trading System) e IMO, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali. Con riferimento ai costi per il 2024 dell'estensione allo shipping del sistema EU ETS, come risultante da una ricerca condotta anche da RINA e contenuta nell'aggiornamento del documento, Assarmatori ha specificato che il dato di tre miliardi è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell'ETS che prevede vengano restituite nel 2025 le quote solo per il 40% delle emissioni di CO2 relative al 2024 e considerato il valore delle quote di CO2 (EU Allowances - EUA) pari a un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica. «Aver lavorato insieme a questo documento e averlo presentato congiuntamente al CIPOM e alla struttura del Ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile - hanno evidenziato Mario Zanetti, presidente di Confitarma, e Stefano Messina, presidente di Assarmatori - rimarca ancora una volta la volontà degli armatori - e tante aziende hanno dato un forte contributo a questo lavoro - di fare tutto quanto in loro potere nell'ottica della decarbonizzazione del trasporto marittimo. Abbiamo offerto agli esperti - hanno spiegato Zanetti e Messina - un lavoro che riteniamo completo e che identifica le diverse strade percorribili, non necessariamente in

Informare

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

conflitto, per diminuire l'impronta carbonica dello shipping in modo razionale. In questo percorso, tuttavia, l'armamento non può essere lasciato solo: occorrono risposte da parte dell'industria di terra per l'individuazione e la produzione dei fuel alternativi, un accompagnamento delle istituzioni e un sistema regolatorio nazionale, comunitario e internazionale pragmatico, che non fissi obiettivi irrealistici e non funzionali per una vera sostenibilità ambientale».

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

L'Emission Trading System costerà 3 miliardi all'armamento italiano nel 2024

È il risultato di un vasto studio - che va avanti da un anno - commissionato da Confitarma e Assarmatori, che lo hanno inviato in questi giorni al governo. Secondo una ricerca commissionata da Assarmatori e Confitarma, l'estensione dell' Emission Trading System al trasporto marittimo comporterà quest'anno un costo superiore ai tre miliardi di euro da parte delle compagnie. Il documento con questi dati aggiornati è stato inviato dalle due associazioni armatoriali al comitato di esperti nominato in seno al Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare (CIPOM) e al capo di gabinetto del ministero per le Politiche del Mare alla Protezione Civile, Riccardo Rigillo. La ricerca si chiama "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo", ed è l'aggiornamento di uno studio che va avanti da circa un anno, redatto dalle due associazioni insieme a Eni con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e Rina, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo 2023. Il documento definisce un orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. Tale lavoro contiene, inoltre, un'articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull'ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva ETS (Emission Trading System) e dell'International Maritime Organization, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali. Il costo pari a oltre tre miliardi è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell'ETS che prevede vengano restituite nel 2025 le quote solo per il 40 per cento delle emissioni di anidride carbonica relative al 2024 e considerato il valore delle quote di CO₂ (EU Allowances - EUA) pari a un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica. «Aver lavorato insieme a questo documento e averlo presentato congiuntamente al CIPOM e alla struttura del ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile - commentano congiuntamente il presidente di Confitarma, Mauro Zanetti, e il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - rimarca ancora una volta la volontà degli armatori, e tante aziende hanno dato un forte contributo a questo lavoro, di fare tutto quanto in loro potere nell'ottica della decarbonizzazione del trasporto marittimo. Abbiamo offerto agli Esperti un lavoro che riteniamo completo e che identifica le diverse strade percorribili, non necessariamente in conflitto, per diminuire l'impronta carbonica dello shipping in modo razionale. In questo percorso, tuttavia, l'armamento non può essere lasciato solo: occorrono



È il risultato di un vasto studio - che va avanti da un anno - commissionato da Confitarma e Assarmatori, che lo hanno inviato in questi giorni al governo. Secondo una ricerca commissionata da Assarmatori e Confitarma, l'estensione dell' Emission Trading System al trasporto marittimo comporterà quest'anno un costo superiore ai tre miliardi di euro da parte delle compagnie. Il documento con questi dati aggiornati è stato inviato dalle due associazioni armatoriali al comitato di esperti nominato in seno al Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare (CIPOM) e al capo di gabinetto del ministero per le Politiche del Mare alla Protezione Civile, Riccardo Rigillo. La ricerca si chiama "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo", ed è l'aggiornamento di uno studio che va avanti da circa un anno, redatto dalle due associazioni insieme a Eni con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e Rina, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo 2023. Il documento definisce un orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. Tale lavoro contiene, inoltre, un'articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull'ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva ETS (Emission Trading System) e dell'International Maritime Organization, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali. Il costo pari a oltre tre miliardi è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell'ETS che prevede

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

risposte da parte dell'industria di terra per l'individuazione e la produzione dei fuel alternativi, un accompagnamento delle istituzioni e un sistema regolatorio nazionale, comunitario e internazionale pragmatico, che non fissi obiettivi irrealistici e non funzionali per una vera sostenibilità ambientale». Condividi Tag confitarma assarmatori ambiente
Articoli correlati.

Messaggero Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Villa San Giovanni conclude i dragaggi

VILLA SAN GIOVANNI Si sono conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del porto di Villa San Giovanni, dal quale sono stati asportati circa 23.000 metri cubi di sabbia dalla testata del molo di protezione. A portare a termine i lavori la ditta Meridiana Costruzioni S.r.l. vincitrice dell'appalto mediante una procedura di gara negoziata con un'offerta al ribasso del 27,71%, per un importo complessivo di 450.549,71 euro. Il dragaggio è stato eseguito con l'ausilio di un moto pontone a fondo apribile che ha permesso di procedere speditamente con le operazioni di scavo senza interferire con l'operatività portuale. Il transito dei mezzi marittimi, infatti, non è mai stato interrotto al fine di garantire e salvaguardare la continuità territoriale tra Calabria e Sicilia e di non arrecare ritardi ai numerosi utenti, soprattutto pendolari, che quotidianamente attraversano lo Stretto. Il livellamento permette adesso la revoca dell'ordinanza di interdizione della Capitaneria di porto di Reggio Calabria che, al fine della salvaguardia della sicurezza della navigazione, vietava di transitare nell'area interessata dall'accumulo; ciò quindi consentirà di rendere nuovamente fruibile e senza alcuna limitazione la terza invasatura in concessione ad Rfi, utilizzata per le navi che permettono il transito dei treni da e verso la Sicilia. Gli accumuli di sabbia in prossimità delle imboccature portuali sono un fenomeno naturale causato dal trasporto solido che interessa da sempre tutte le coste; negli ultimi anni a causa dei cambiamenti climatici che si traducono in mareggiate sempre più violente il fenomeno si è acuito e può diventare un'emergenza nazionale che l'AdSp dello Stretto intende fronteggiare, per i porti di sua competenza, con una accurata pianificazione degli interventi manutentivi volti a minimizzare danni e disservizi. Seguirà, nei prossimi giorni, un accurato rilievo batimetrico finalizzato all'aggiornamento, presso l'Istituto Idrografico della Marina Militare, delle carte nautiche relative al bacino portuale.



ETS, costi per più di tre miliardi per le emissioni 2024

Mar 20, 2024 Roma - Assarmatori e Confitarma hanno inviato al Comitato di Esperti nominato in seno al CIPOM (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) e al Capo di Gabinetto del Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile Riccardo Rigillo l'aggiornamento del documento "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo", redatto insieme a Eni con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e RINA, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo scorso. Il documento definisce un orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. Tale lavoro contiene, inoltre, un'articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull'ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva ETS (Emission Trading System) e IMO, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali. Secondo una ricerca condotta anche da RINA e contenuta nell'aggiornamento del documento, l'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo comporterà nel 2024 più di tre miliardi di costi da parte delle compagnie a causa delle emissioni di CO2 prodotte. Il dato è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell'ETS che prevede vengano restituite nel 2025 le quote solo per il 40% delle emissioni di CO2 relative al 2024 e considerato il valore delle quote di CO2 (EU Allowances - EUA) pari a un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica. Un elemento questo che rende ancor più rilevante il tema della decarbonizzazione dello shipping e ancor più importante il coinvolgimento delle istituzioni, raccolte in Italia intorno al CIPOM. "Aver lavorato insieme a questo documento e averlo presentato congiuntamente al CIPOM e alla struttura del Ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile rimarca ancora una volta la volontà degli armatori - e tante aziende hanno dato un forte contributo a questo lavoro - di fare tutto quanto in loro potere nell'ottica della decarbonizzazione del trasporto marittimo. Abbiamo offerto agli Esperti un lavoro che riteniamo completo e che identifica le diverse strade percorribili, non necessariamente in conflitto, per diminuire l'impronta carbonica dello shipping in modo razionale. In questo percorso, tuttavia, l'armamento non può essere lasciato solo: occorrono risposte da parte dell'industria di terra per l'individuazione e la produzione dei fuel alternativi, un accompagnamento delle istituzioni e un sistema regolatorio nazionale, comunitario e internazionale pragmatico, che non



Sea Reporter

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

fissi obiettivi irrealistici e non funzionali per una vera sostenibilità ambientale", dichiarano Mario Zanetti, Presidente di Confitarma e Stefano Messina, Presidente di Assarmatori.

Ship Mag

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ets, 3 miliardi di euro l'aumento dei costi per gli armatori nel 2024

Appello congiunto di Confitarma e Assarmatori a governo e industria: "Non possiamo essere lasciati soli" Roma - Tre miliardi di euro. A tanto ammonta l'aumento dei costi da parte delle compagnie a causa delle emissioni di CO2 prodotte in seguito all'estensione nel 2024 del sistema Ets al trasporto marittimo. Assarmatori e Confitarma hanno inviato al Comitato di esperti nominato in seno al Cipom (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) e al capo di gabinetto del Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile, Riccardo Rigillo, l'aggiornamento del documento "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo", redatto insieme a Eni con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e Man Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e Rina , che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo scorso. "Il documento spiega una nota congiunta delle due organizzazioni dell'armamento italiano, definisce un orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. Tale lavoro contiene, inoltre, un'articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull'ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva Ets (Emission Trading System) e Imo, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali Secondo la ricerca condotta anche da Rina e contenuta nell'aggiornamento del documento, l'estensione del sistema Ets al trasporto marittimo comporterà dunque nel 2024 più di 3 miliardi di costi da parte delle compagnie a causa delle emissioni di CO2 prodotte. Il dato è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema Eu Mrv (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell'Ets che prevede vengano restituite nel 2025 le quote solo per il 40% delle emissioni di CO2 relative al 2024 e considerato il valore delle quote di CO2 (Eu Allowances - Eua) pari a un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica. "Aver lavorato insieme a questo documento e averlo presentato congiuntamente al Cipom e alla struttura del Ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile - dichiarano Mario Zanetti, presidente di Confitarma e Stefano Messina, presidente di Assarmatori - rimarca ancora una volta la volontà degli armatori di fare tutto quanto in loro potere nell'ottica della decarbonizzazione del trasporto marittimo. Abbiamo offerto agli Esperti un lavoro che riteniamo completo e che identifica le diverse strade percorribili, non necessariamente in conflitto, per diminuire l'impronta carbonica dello shipping in modo razionale. In questo percorso, tuttavia, l'armamento non può essere lasciato solo: occorrono risposte da parte dell'industria di terra



Appello congiunto di Confitarma e Assarmatori a governo e industria: "Non possiamo essere lasciati soli" Roma - Tre miliardi di euro. A tanto ammonta l'aumento dei costi da parte delle compagnie a causa delle emissioni di CO2 prodotte in seguito all'estensione nel 2024 del sistema Ets al trasporto marittimo. Assarmatori e Confitarma hanno inviato al Comitato di esperti nominato in seno al Cipom (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) e al capo di gabinetto del Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile, Riccardo Rigillo, l'aggiornamento del documento "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo", redatto insieme a Eni con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e Man Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e Rina , che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo scorso. Il documento spiega una nota congiunta delle due organizzazioni dell'armamento italiano, definisce un orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. Tale lavoro contiene, inoltre, un'articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull'ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva Ets (Emission Trading System) e Imo, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali Secondo la ricerca condotta anche da Rina e contenuta nell'aggiornamento del documento, l'estensione del sistema Ets al trasporto marittimo comporterà dunque nel 2024 più di 3 miliardi di costi da parte delle compagnie a causa delle emissioni di CO2 prodotte. Il dato è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema Eu Mrv (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di

Ship Mag

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

per l'individuazione e la produzione dei fuel alternativi, un accompagnamento delle istituzioni e un sistema regolatorio nazionale, comunitario e internazionale pragmatico, che non fissi obiettivi irrealistici e non funzionali per una vera sostenibilità ambientale". Nella foto: Mario Zanetti (a sinistra) e Stefano **Messina**.

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Gli armatori pagheranno tre miliardi per le loro emissioni nel 2024

Politica&Associazioni La stima sui costi dell'estensione al trasporto marittimo dell'Ets è contenuta nell'aggiornamento dello studio di Assarmatori, Confitarma e Rina inviato al Cipom di Redazione SHIPPING ITALY Varrebbero tre miliardi di euro le emissioni di CO2 del trasporto marittimo in Europa nel 2024. Il numero emerge da una nota diffusa oggi da Assarmatori e Confitarma per render noto di aver "inviato al Comitato di Esperti nominato in seno al Cipom (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) e al Capo di Gabinetto del Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile Riccardo Rigillo l'aggiornamento del documento 'La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo', redatto insieme a Eni con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e Man Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e Rina, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo scorso". Il testo spiega che "secondo una ricerca condotta anche da RINA e contenuta nell'aggiornamento del documento l'estensione del sistema Ets al trasporto marittimo comporterà nel 2024 più di tre miliardi di costi da parte delle compagnie a causa delle emissioni di CO2 prodotte", anche se non spiega fra quali compagnie e in quali proporzioni. "Il dato è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell'ETS che prevede vengano restituite nel 2025 le quote solo per il 40% delle emissioni di CO2 relative al 2024 e considerato il valore delle quote di CO2 (EU Allowances - EUA) pari a un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica". Un elemento questo che, secondo le associazioni armatoriali, rende ancor più rilevante il tema della decarbonizzazione dello shipping e ancor più importante il coinvolgimento delle istituzioni, raccolte in Italia intorno al Cipom. "Aver lavorato insieme a questo documento e averlo presentato congiuntamente al CIPOM e alla struttura del Ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile rimarca ancora una volta la volontà degli armatori - e tante aziende hanno dato un forte contributo a questo lavoro - di fare tutto quanto in loro potere nell'ottica della decarbonizzazione del trasporto marittimo. Abbiamo offerto agli Esperti un lavoro che riteniamo completo e che identifica le diverse strade percorribili, non necessariamente in conflitto, per diminuire l'impronta carbonica dello shipping in modo razionale. In questo percorso, tuttavia, l'armamento non può essere lasciato solo: occorrono risposte da parte dell'industria di terra per l'individuazione e la produzione dei fuel alternativi, un accompagnamento delle istituzioni e un sistema regolatorio nazionale, comunitario e internazionale pragmatico, che non fissi obiettivi irrealistici e non funzionali per una vera sostenibilità ambientale" hanno dichiarato Mario Zanetti, Presidente di Confitarma e Stefano Messina, Presidente



Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

di Assarmatori. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Villa San Giovanni, conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del porto

Si sono conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del porto di Villa San Giovanni, con l'asportazione di circa 23.000mc di sabbia dalla testata del molo di protezione. Si sono conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del porto di Villa San Giovanni, con l'asportazione di circa 23.000mc di sabbia dalla testata del molo di protezione. I lavori sono stati appaltati mediante una procedura di gara negoziata alla ditta Meridiana Costruzioni S.r.l. che ha offerto un ribasso del 27,71%, per un importo complessivo di 450.549,71 ed eseguiti con l'ausilio di un moto pontone a fondo apribile che ha permesso di eseguire speditamente le operazioni di scavo senza interferire con l'operatività portuale. Il transito dei mezzi marittimi, infatti, non è mai stato interrotto al fine di garantire e salvaguardare la continuità territoriale tra Calabria e Sicilia e di non arrecare ritardi ai numerosi utenti, soprattutto pendolari, che quotidianamente attraversano lo Stretto. Il livellamento permette adesso la revoca dell'ordinanza di interdizione della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria che, al fine della salvaguardia della sicurezza della navigazione, vietava di transitare nell'area interessata dall'accumulo; ciò quindi consentirà di rendere nuovamente fruibile e senza alcuna limitazione la terza invasatura in concessione ad RFI, utilizzata per le navi che permettono il transito dei treni da e verso la Sicilia. Gli accumuli di sabbia in prossimità delle imboccature portuali sono un fenomeno naturale causato dal trasporto solido che interessa da sempre tutte le coste; negli ultimi anni per via dei cambiamenti climatici che si traducono in mareggiate sempre più violente il fenomeno si è acuito e può diventare un'emergenza nazionale che l'AdSP dello Stretto intende fronteggiare, per i porti di sua competenza, con una accurata pianificazione degli interventi manutentivi volti a minimizzare danni e disservizi. Seguirà, nei prossimi giorni, un accurato rilievo batimetrico finalizzato all'aggiornamento, presso l'Istituto Idrografico della Marina Militare, delle carte nautiche relative al bacino portuale.



Si sono conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del porto di Villa San Giovanni, con l'asportazione di circa 23.000mc di sabbia dalla testata del molo di protezione. Si sono conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del porto di Villa San Giovanni, con l'asportazione di circa 23.000mc di sabbia dalla testata del molo di protezione. I lavori sono stati appaltati mediante una procedura di gara negoziata alla ditta Meridiana Costruzioni S.r.l. che ha offerto un ribasso del 27,71%, per un importo complessivo di € 450.549,71 ed eseguiti con l'ausilio di un moto pontone a fondo apribile che ha permesso di eseguire speditamente le operazioni di scavo senza interferire con l'operatività portuale. Il transito dei mezzi marittimi, infatti, non è mai stato interrotto al fine di garantire e salvaguardare la continuità territoriale tra Calabria e Sicilia e di non arrecare ritardi ai numerosi utenti, soprattutto pendolari, che quotidianamente attraversano lo Stretto. Il livellamento permette adesso la revoca dell'ordinanza di interdizione della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria che, al fine della salvaguardia della sicurezza della navigazione, vietava di transitare nell'area interessata dall'accumulo; ciò quindi consentirà di rendere nuovamente fruibile e senza alcuna limitazione la terza invasatura in concessione ad RFI, utilizzata per le navi che permettono il transito dei treni da e verso la Sicilia. Gli accumuli di sabbia in prossimità delle imboccature portuali sono un fenomeno naturale causato dal trasporto solido che interessa da sempre tutte le coste; negli ultimi anni per via dei cambiamenti climatici che si traducono in mareggiate sempre più violente il fenomeno si è acuito e può diventare un'emergenza nazionale che l'AdSP dello

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Sicilia hub commerciale del Mediterraneo verso il Nord Europa, tra le opere prioritarie anche il Ponte sullo Stretto

Sono 15 le infrastrutture prioritarie che mancano all'appello per fare della Sicilia l'hub commerciale del Mediterraneo verso il Nord Europa. Sono 15 le infrastrutture prioritarie che mancano all'appello per fare della Sicilia l'hub commerciale del Mediterraneo verso il Nord Europa. Le tensioni nello stretto di Bab al-Mandab e il crollo del 65% dei transiti navali dal Canale di Suez hanno spinto il 35% di armatori che ancora utilizzano la rotta del Mar Rosso ad accorciare la navigazione, raddoppiando i servizi di linea e attraccando nei porti di Vado Ligure e di Gioia Tauro piuttosto che a Rotterdam per compensare l'aumento dei costi. La Sicilia avrebbe l'opportunità di assorbire parte dei flussi, ma l'assenza di porti di transhipment e di collegamenti con una rete veloce la allontanano. Dunque, diventa ancora più urgente la richiesta alle istituzioni avanzata dalle imprese siciliane tramite le Camere di commercio, di realizzare "al più presto le 15 infrastrutture che hanno indicato come prioritarie, di cui ben 8 indifferibili, nell'indagine condotta da Unioncamere Sicilia in collaborazione con Uniontrasporti e nei tavoli tecnici di confronto realizzati in tutti i territori dell'Isola. Il "Progetto infrastrutture", finanziato dal Fondo di

perequazione 2021-2022 di Unioncamere nazionale, è sfociato nell'aggiornamento del Libro bianco, presentato oggi da Unioncamere Sicilia". Le opere. Come ha spiegato Antonello Fontanili, direttore di Uniontrasporti, l'elenco delle 15 opere prioritarie comprende le prime otto indifferibili (l'alta velocità Palermo-Catania, l'ammodernamento a quattro corsie della Palermo-Agrigento, la ferrovia Messina-Catania, il completamento del raddoppio ferroviario Palermo-Messina, la Ragusa-Catania, la velocizzazione della ferrovia Catania-Siracusa, la pedemontana di Palermo col collegamento al porto e il Ponte sullo Stretto di Messina) e le altre sette opere prioritarie (l'intervalliva Tirrenico-Jonica, il completamento della Siracusa-Gela, la tangenziale di Agrigento, il collegamento del porto di Augusta, l'interporto di Termini Imerese, il collegamento dell'aeroporto di Trapani Birgi e il terminal cargo a Comiso). "Ponte sullo Stretto fondamentale" "Il Ponte sullo Stretto di Messina - ha evidenziato Ivo Blandina, presidente di Uniontrasporti - assicura un **sistema** di collegamento veloce tra la Sicilia e il resto del Continente europeo, non solo perchè dimezza i tempi di attraversamento fra Messina e Villa San Giovanni, ma anche perchè trascina con sé lo sviluppo dell'intera rete di trasporto dell'Isola. A partire dal raddoppio della Palermo-Messina, eletto dalla Commissione e dal Parlamento Ue al rango di asse 'extended core' nell'ambito del corridoio Ten-T Scandinavo-Mediterraneo" "Il ponte richiamerà anche l'anello che Anas sta progettando per collegare i territori di Trapani e Agrigento e i porti della costa Sud con l'alta velocità e con l'asse della Sicilia orientale fino a Messina. Ciò - ha concluso Blandina - permetterà a tutte le imprese, anche a quelle delle aree interne, di potere ricevere e spedire



Sono 15 le infrastrutture prioritarie che mancano all'appello per fare della Sicilia l'hub commerciale del Mediterraneo verso il Nord Europa. Sono 15 le infrastrutture prioritarie che mancano all'appello per fare della Sicilia l'hub commerciale del Mediterraneo verso il Nord Europa. Le tensioni nello stretto di Bab al-Mandab e il crollo del 65% dei transiti navali dal Canale di Suez hanno spinto il 35% di armatori che ancora utilizzano la rotta del Mar Rosso ad accorciare la navigazione, raddoppiando i servizi di linea e attraccando nei porti di Vado Ligure e di Gioia Tauro piuttosto che a Rotterdam per compensare l'aumento dei costi. La Sicilia avrebbe l'opportunità di assorbire parte dei flussi, ma l'assenza di porti di transhipment e di collegamenti con una rete veloce la allontanano. Dunque, diventa ancora più urgente la richiesta alle istituzioni avanzata dalle imprese siciliane tramite le Camere di commercio, di realizzare "al più presto le 15 infrastrutture che hanno indicato come prioritarie, di cui ben 8 indifferibili, nell'indagine condotta da Unioncamere Sicilia in collaborazione con Uniontrasporti e nei tavoli tecnici di confronto realizzati in tutti i territori dell'Isola. Il "Progetto infrastrutture", finanziato dal Fondo di perequazione 2021-2022 di Unioncamere nazionale, è sfociato nell'aggiornamento del Libro bianco, presentato oggi da Unioncamere Sicilia". Le opere. Come ha spiegato Antonello Fontanili, direttore di Uniontrasporti, l'elenco delle 15 opere prioritarie comprende le prime otto indifferibili (l'alta velocità Palermo-Catania, l'ammodernamento a quattro corsie della Palermo-Agrigento, la ferrovia Messina-Catania, il completamento del raddoppio ferroviario Palermo-Messina, la Ragusa-Catania, la velocizzazione della ferrovia Catania-Siracusa, la pedemontana di Palermo col collegamento al porto e il Ponte sullo Stretto di Messina) e le altre sette opere prioritarie (l'intervalliva Tirrenico-Jonica, il completamento della Siracusa-Gela, la tangenziale di Agrigento, il collegamento del porto di Augusta, l'interporto di Termini Imerese, il collegamento dell'aeroporto di Trapani Birgi e il terminal cargo a Comiso). "Ponte sullo Stretto fondamentale" "Il Ponte sullo Stretto di Messina - ha evidenziato Ivo Blandina, presidente di Uniontrasporti - assicura un sistema di collegamento veloce tra la Sicilia e il resto del Continente europeo, non solo perchè dimezza i tempi di attraversamento fra Messina e Villa San Giovanni, ma anche perchè trascina con sé lo sviluppo dell'intera rete di trasporto dell'Isola. A partire dal raddoppio della Palermo-Messina, eletto dalla Commissione e dal Parlamento Ue al rango di asse 'extended core' nell'ambito del corridoio Ten-T Scandinavo-Mediterraneo" "Il ponte richiamerà anche l'anello che Anas sta progettando per collegare i territori di Trapani e Agrigento e i porti della costa Sud con l'alta velocità e con l'asse della Sicilia orientale fino a Messina. Ciò - ha concluso Blandina - permetterà a tutte le imprese, anche a quelle delle aree interne, di potere ricevere e spedire

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

merci da e per l'Europa in tempi e con costi competitivi". Ecco l'impatto economico del Ponte sui territori Dino Ferrarese , senior expert di Openeconomics, ha illustrato il nuovo studio dell'impatto "che avrà sull'economia dei territori il cantiere del Ponte sullo Stretto nei suoi otto anni di durata. Considerati anche i ritorni sotto forma di investimenti dell'insieme delle imprese e dei consumi dei 36mila 700 occupati stabili, per un costo d'opera previsto di 13,5 miliardi si avrà un contributo complessivo di 23,1 miliardi al Pil del Paese, un gettito fiscale per lo Stato di 10 miliardi, un contributo complessivo di 22,1 miliardi ai redditi delle famiglie, 10,9 miliardi di redditi da capitale, 8,8 miliardi di redditi da lavoro e 3,4 miliardi di imposte indirette. Quanto al Pil diretto, indiretto e indotto nelle singole regioni, la Lombardia riceverà il maggiore contributo (5,5 miliardi), seguita da Lazio (2,6), Sicilia (2,1), Emilia-Romagna (1,99), Veneto (1,98) e Calabria (1,4). Cio' perche', ha spiegato Ferrarese, "nelle regioni del Nord sono maggiormente concentrate le imprese che per dimensioni e capacita' possono garantire la fornitura di materiali, servizi e tecnologie" "Interlocazione con Ciucci" Ivo Blandina ha dichiarato che " nel tentativo di riequilibrare la distribuzione regionale delle ricadute sul Pil, Unioncamere Sicilia con Uniontrasporti e Confindustria Sicilia hanno avviato un'interlocazione con l'Ad della Stretto di Messina, Pietro Ciucci, al fine di individuare in Sicilia tutte le attività che possano essere coinvolte nei cantieri e di creare localmente filiere di dimensioni adeguate. Valerio Mele, direttore tecnico della societa' Stretto di Messina, ha assicurato che i cantieri delle opere propedeutiche al Ponte, come le bonifiche e l'eliminazione delle interferenze, partiranno quest'estate subito dopo l'approvazione del piano finanziario da parte del Cipess. Inoltre, ha chiarito che, se nel corso degli otto anni di esecuzione dovessero subentrare nuove tecnologie di costruzione o di materiali, queste saranno prontamente adottate adeguando il progetto. Così come, ha aggiunto il dirigente della stretto di Messina, "massima sarà l'attenzione all'ambiente". Prova ne sarebbe che nell'aggiornamento del piano di incidenza ambientale rispetto al progetto del 2011 e' stata prevista la realizzazione di habitat protetti, sono stati sostituiti il tipo di piloni sottomarini per non impattare sui cetacei e il tipo di illuminazione della sede stradale per non disturbare l'avifauna". Le parole del direttore di Anas Sicilia Raffaele Celia , direttore regionale Anas Sicilia, ha riferito che "del piano di investimenti da 17 miliardi in Sicilia, sono in corso manutenzioni programmate per oltre 2 miliardi, nuove opere per 3,5 miliardi e progettazioni per 10 miliardi. I cantieri avviati riguardano molte delle priorita' del "Libro bianco", come la Ragusa-Catania; il primo lotto della Palermo-Agrigento che sarà definito entro la primavera e il secondo che si sta progettando; la Nord-Sud e la Agrigento-Caltanissetta che si stanno completando; si sono conclusi i dibattiti pubblici sulla tangenziale di Agrigento e sulla Castelvetro-Sciacca. Celia ha anche annunciato che Anas e' pronta ad avviare il dibattito pubblico sul progetto della pedemontana di Palermo e che sta concordando con la Regione il calendario degli incontri. "Cantieri tutti avviati" Da parte sua, Maurizio Infantino direttore Investimenti di Rfi per la Sicilia orientale, " ha ricordato che tutti i cantieri della Palermo-Catania-Messina sono stati avviati; che è in corso il progetto di fattibilità

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

per completare il raddoppio della Palermo-Messina fra Castelbuono e Patti, percorso di 70 km che sarà tutto in galleria; che a maggio andrà in gara il collegamento col porto di Augusta; e che entro l'estate sarà pronto il progetto del collegamento della Ragusa-Vizzini con l'aeroporto di Comiso. Nico Torrisi, A.d. della Sac, ha ricordato in proposito che il governatore Renato Schifani ha sposato il progetto del terminal cargo a Comiso, che sarà finanziato con fondi Fsc. Torrisi ha anche detto di non essere contrario alla privatizzazione delle società aeroportuali, purché prevedano investimenti su piani industriali di rilancio dei territori "Centralità dei Porti" Luca Lupi, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, ha ribadito "la centralità dei porti siciliani in una strategia che vede il 90% delle merci transitare dal Mediterraneo, e che i porti della Sicilia occidentale si stanno preparando agli investimenti che saranno finanziati dal nuovo regolamento Ten-T che l'Ue approverà ad aprile e ad utilizzare gli incentivi che sempre l'Ue metterà a disposizione col nuovo regolamento che impone punti di ricarica Gnl e elettrici per le navi green. Lupi ha anche ricordato gli investimenti "Pnrr" per l'elettrificazione delle banchine e ha enfatizzato il modello del partenariato pubblico-privato che sta consentendo all'Authority di conseguire l'obiettivo del "cold ironing" per ridurre le emissioni delle navi attraccate" Le parole di Albanese Il presidente della Camera di commercio Palermo Enna, Alessandro Albanese, ha sottolineato che "quando chiediamo il Ponte sullo Stretto, non lo facciamo per avere un'opera fine a se stessa, ma la realizzazione del Ponte deve trainare tutte le altre infrastrutture che servono allo sviluppo della Sicilia e del Paese". L'analisi di Vecchio Infine, Gaetano Vecchio, presidente di Confindustria Sicilia, ha elencato tutte le difficoltà strutturali "che deve affrontare chi fa impresa nell'Isola e ha auspicato una rapida realizzazione delle opere necessarie, a partire dalle tangenziali di Palermo e Catania".

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Villa San Giovanni. Conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del Porto

Il transito marittimo non è mai stato interrotto al fine di garantire e salvaguardare la continuità territoriale tra Calabria e Sicilia **VILLA SAN GIOVANNI** - Si sono conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del **porto** di **Villa San Giovanni**, con l'asportazione di circa 23.000 metri cubi di sabbia dalla testata del molo di protezione. I lavori sono stati appaltati mediante una procedura di gara negoziata alla ditta Meridiana Costruzioni S.r.l. che ha offerto un ribasso del 27,71%, per un importo complessivo di 450.549,71 ed eseguiti con l'ausilio di un moto pontone a fondo apribile che ha permesso di eseguire speditamente le operazioni di scavo senza interferire con l'operatività portuale. Il transito dei mezzi marittimi, infatti, non è mai stato interrotto al fine di garantire e salvaguardare la continuità territoriale tra Calabria e Sicilia e di non arrecare ritardi ai numerosi utenti, soprattutto pendolari, che quotidianamente attraversano lo Stretto. Il livellamento permette adesso la revoca dell'ordinanza di interdizione della Capitaneria di **Porto** di Reggio Calabria che, al fine della salvaguardia della sicurezza della navigazione, vietava di transitare nell'area interessata dall'accumulo; ciò quindi consentirà di rendere nuovamente fruibile e senza alcuna limitazione la terza invasatura in concessione ad RFI, utilizzata per le navi che permettono il transito dei treni da e verso la Sicilia. Gli accumuli di sabbia in prossimità delle imboccature portuali sono un fenomeno naturale causato dal trasporto solido che interessa da sempre tutte le coste; negli ultimi anni per via dei cambiamenti climatici che si traducono in mareggiate sempre più violente il fenomeno si è acuito e può diventare un'emergenza nazionale che l'AdSP dello Stretto intende fronteggiare, per i porti di sua competenza, con una accurata pianificazione degli interventi manutentivi volti a minimizzare danni e disservizi. Seguirà, nei prossimi giorni, un accurato rilievo batimetrico finalizzato all'aggiornamento, presso l'Istituto Idrografico della Marina Militare, delle carte nautiche relative al bacino portuale.



03/20/2024 16:01

Il transito marittimo non è mai stato interrotto al fine di garantire e salvaguardare la continuità territoriale tra Calabria e Sicilia **VILLA SAN GIOVANNI** - Si sono conclusi i lavori di rimodellazione dei fondali del porto di Villa San Giovanni, con l'asportazione di circa 23.000 metri cubi di sabbia dalla testata del molo di protezione. I lavori sono stati appaltati mediante una procedura di gara negoziata alla ditta Meridiana Costruzioni S.r.l. che ha offerto un ribasso del 27,71%, per un importo complessivo di € 450.549,71 ed eseguiti con l'ausilio di un moto pontone a fondo apribile che ha permesso di eseguire speditamente le operazioni di scavo senza interferire con l'operatività portuale. Il transito dei mezzi marittimi, infatti, non è mai stato interrotto al fine di garantire e salvaguardare la continuità territoriale tra Calabria e Sicilia e di non arrecare ritardi ai numerosi utenti, soprattutto pendolari, che quotidianamente attraversano lo Stretto. Il livellamento permette adesso la revoca dell'ordinanza di interdizione della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria che, al fine della salvaguardia della sicurezza della navigazione, vietava di transitare nell'area interessata dall'accumulo; ciò quindi consentirà di rendere nuovamente fruibile e senza alcuna limitazione la terza invasatura in concessione ad RFI, utilizzata per le navi che permettono il transito dei treni da e verso la Sicilia. Gli accumuli di sabbia in prossimità delle imboccature portuali sono un fenomeno naturale causato dal trasporto solido che interessa da sempre tutte le coste; negli ultimi anni per via dei cambiamenti climatici che si traducono in mareggiate sempre più violente il fenomeno si è acuito e può diventare un'emergenza nazionale che l'AdSP dello Stretto intende fronteggiare, per i porti di sua competenza, con una

Catania Oggi

Catania

Il futuro porto di Catania aperto ai cittadini

Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con un nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva Promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania, che punta ad uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano. Il PRP è stato illustrato nei suoi elementi salienti stamane, in conferenza stampa nella sede catanese dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risale al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. "Le principali scelte del PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della navigazione (verifica con simulazioni ingresso, manovra e ormeggio di yacht da 120 m, navi da crociera da 340 m e navi ro-ro e general cargo)". Il PRP è frutto di una scrupolosa analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader, cui è seguito uno studio di compatibilità, considerando un orizzonte temporale di 15 anni, con due scadenze di opere importanti: 2030 e 2040: passeggeri e crociere la stima prevede un incremento tra 264.000 e 393.000 unità/anno al 2030, che al 2040 sarebbe in grado di sostenere fra 485.000 e 848.000 utenti; Ro-Ro e semirimorchi le previsioni tra 8.323.000 e 10.112.000 al 2030 e tra 12.158.000 e 16.654.00 nel 2040. L'area crociere sarà di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto



Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con un nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva Promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania, che punta ad uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano. Il PRP è stato illustrato nei suoi elementi salienti stamane. In conferenza stampa nella sede catanese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risale al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. "Le principali scelte del PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della navigazione (verifica con simulazioni ingresso, manovra e ormeggio di yacht da

Catania Oggi

Catania

di vista energetico. Il nuovo Waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti del porto Vecchio, porto Nuovo e porto Peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca. Una striscia larga 10 metri per la viabilità cittadina è prevista in parallelo a via Domenico Tempio, dal varco asse servizi fino a Piazza Borsellino e sarà messa a disposizione per interventi a supporto della viabilità e rigenerazione urbana da pianificare col Comune di Catania. Infine nel sottopasso tra l'ingresso **portuale** dal varco asse e l'asse dei servizi, per risolvere l'annoso problema della congestione della rotatoria del parco del Faro (con sovrapposizione di mezzi in ingresso e uscita dal porto al traffico veicolare comunale), si prevede un'infrastruttura con l'interramento, a circa 100 m dal nuovo varco **portuale**, della strada che passa al di sotto del Parco per riemergere in corrispondenza dell'ingresso sull'asse dei servizi, diramazione stradale che conduce direttamente in autostrada. leggi anche.

Eco del Sud

Catania

Il futuro porto di Catania: aperto ai cittadini, green, smart e con previsioni di crescita esponenziali

Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con un nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva Promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania, che punta ad uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano. Il PRP è stato illustrato nei suoi elementi salienti stamane, in conferenza stampa nella sede catanese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risaliva al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. "Le principali scelte del PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp **Francesco Di Sarcina** - attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della navigazione (verifica con simulazioni ingresso, manovra e ormeggio di yacht da 120 m, navi da crociera da 340 m e navi ro-ro e general cargo)". Il PRP è frutto di una scrupolosa analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader, cui è seguito uno studio di compatibilità, considerando un orizzonte temporale di 15 anni, con due scadenze di opere importanti: 2030 e 2040: passeggeri e crociere la stima prevede un incremento tra 264.000 e 393.000 unità/anno al 2030, che al 2040 sarebbe in grado di sostenere fra 485.000 e 848.000 utenti; Ro-Ro e semirimorchi le previsioni tra 8.323.000 e 10.112.000 al 2030 e tra 12.158.000 e 16.654.00 nel 2040. L'area crociere sarà di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto



03/20/2024 12:05

Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con un nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva Promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania, che punta ad uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano. Il PRP è stato illustrato nei suoi elementi salienti stamane, in conferenza stampa nella sede catanese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risaliva al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. "Le principali scelte del PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della

Eco del Sud

Catania

di vista energetico. Il nuovo Waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti del porto Vecchio, porto Nuovo e porto Peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca. Una striscia larga 10 metri per la viabilità cittadina è prevista in parallelo a via Domenico Tempio, dal varco asse servizi fino a Piazza Borsellino e sarà messa a disposizione per interventi a supporto della viabilità e rigenerazione urbana da pianificare col Comune di Catania. Infine nel sottopasso tra l'ingresso portuale dal varco asse e l'asse dei servizi, per risolvere l'annoso problema della congestione della rotatoria del parco del Faro (con sovrapposizione di mezzi in ingresso e uscita dal porto al traffico veicolare comunale), si prevede un'infrastruttura con l'interramento, a circa 100 m dal nuovo varco portuale, dell Post Views: Condividi.

IL Sicilia

Catania

Area crociere, waterfront e spazi per pescherecci e cantieristica: presentato il nuovo Piano regolatore del porto di Catania CLICCA PER IL VIDEO

Redazione Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con una nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania, che punta a uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano. Il Prp è stato illustrato nei suoi elementi salienti stamane, in conferenza stampa nella sede catanese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risaliva al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. " Le principali scelte del PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp **Francesco Di Sarcina** - attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della navigazione (verifica con simulazioni ingresso, manovra e ormeggio di yacht da 120 m, navi da crociera da 340 m e navi ro-ro e general cargo)". Il Prp è frutto di un'analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader, cui è seguito uno studio di compatibilità, considerando un orizzonte temporale di 15 anni, con due scadenze di opere importanti: 2030 e 2040: passeggeri e crociere la stima prevede un incremento tra 264.000 e 393.000 unità/anno al 2030, che al 2040 sarebbe in grado di sostenere fra 485.000 e 848.000 utenti; Ro-Ro e semirimorchi le previsioni tra 8.323.000 e 10.112.000 al 2030 e tra 12.158.000 e 16.654.00 nel 2040. L'area crociere sarà di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto



Redazione Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con una nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania, che punta a uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano. Il Prp è stato illustrato nei suoi elementi salienti stamane, in conferenza stampa nella sede catanese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risaliva al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. " Le principali scelte del PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili,

IL Sicilia

Catania

di vista energetico. Il nuovo waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti del porto Vecchio, porto Nuovo e porto Peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca. Una striscia larga 10 metri per la viabilità cittadina è prevista in parallelo a via Domenico Tempio, dal varco asse servizi fino a Piazza Borsellino e sarà messa a disposizione per interventi a supporto della viabilità e rigenerazione urbana da pianificare col Comune di Catania. Infine nel sottopasso tra l'ingresso portuale dal varco asse e l'asse dei servizi, per risolvere l'annoso problema della congestione della rotatoria del parco del Faro (con sovrapposizione di mezzi in ingresso e uscita dal porto al traffico veicolare comunale), si prevede un'infrastruttura con l'interramento, a circa 100 m dal nuovo varco portuale, della strada che passa al di sotto del Parco per riemergere in corrispondenza dell'ingresso sull'asse dei servizi, diramazione stradale che conduce direttamente in autostrada.

Green e smart: ecco il futuro porto di Catania

CATANIA- Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con un nuova stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo piano regolatore del **porto** di Catania, che punta a uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila, in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano. Il piano regolatore è stato illustrato stamattina in conferenza stampa nella sede catanese dell'autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risaliva al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. "Le principali scelte del Prp, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp, Francesco Di Sarcina - attribuendo a ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo **porto** in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente e della sicurezza della navigazione". Il Prp è frutto di una scrupolosa analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader, cui è seguito uno studio di compatibilità, considerando un orizzonte temporale di 15 anni, con due scadenze di opere importanti: 2030 e 2040. Il nuovo waterfront con una suggestiva promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle vicinanze della stazione ferroviaria, fino al **porto** nuovo e al molo Crispi. Una striscia larga 10 metri per la viabilità cittadina è prevista in parallelo a via Domenico Tempio, dal varco asse servizi fino a piazza Borsellino e sarà messa a disposizione per interventi a supporto della viabilità e rigenerazione urbana da pianificare col Comune di Catania. Infine nel sottopasso tra l'ingresso portuale dal varco asse e l'asse dei servizi, per risolvere l'annoso problema della congestione della rotatoria del parco del Faro (con sovrapposizione di mezzi in ingresso e uscita dal **porto** al traffico veicolare comunale), si prevede un'infrastruttura con l'interramento, a circa 100 m dal nuovo varco portuale, della strada che passa al di sotto del Parco per riemergere in corrispondenza dell'ingresso sull'asse dei servizi, diramazione stradale che conduce direttamente in autostrada.



03/20/2024 12:45

CATANIA- Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con un nuova stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo piano regolatore del porto di Catania, che punta a uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila, in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano. Il piano regolatore è stato illustrato stamattina in conferenza stampa nella sede catanese dell'autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risaliva al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. "Le principali scelte del Prp, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp, Francesco Di Sarcina - attribuendo a ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente e della sicurezza della navigazione". Il Prp è frutto di una scrupolosa analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader, cui è seguito uno studio di compatibilità, considerando un orizzonte temporale di 15 anni, con due scadenze di opere importanti: 2030 e

La Voce dell'Isola

Catania

Illustrato il nuovo Piano Regolatore del Porto. Il futuro porto di Catania: aperto ai cittadini

Green, smart e con previsioni di crescita esponenziali Area crociere di 84mila mq con una nuova Stazione marittima, Waterfront e Promenade con una darsena per 700 barche e yacht, spazi ad hoc per pescherecci e cantieristica, infrastrutture per la viabilità. Di **Sarcina**: "Dopo 46 anni dal vecchio PRP, diamo uno slancio alla portualità catanese" Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con un nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva Promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania, che punta ad uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano. Il PRP è stato illustrato nei suoi elementi salienti stamane, in conferenza stampa nella sede catanese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risale al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. "Le principali scelte del PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp **Francesco** Di **Sarcina** - attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della navigazione (verifica con simulazioni ingresso, manovra e ormeggio di yacht da 120 m, navi da crociera da 340 m e navi ro-ro e general cargo)". Il PRP è frutto di una scrupolosa analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader, cui è seguito uno studio di compatibilità, considerando un orizzonte temporale di 15 anni, con due scadenze di opere importanti: 2030 e 2040: passeggeri e crociere la stima prevede un incremento tra 264.000 e 393.000 unità/anno al 2030, che al 2040 sarebbe in grado di sostenere fra 485.000 e 848.000 utenti; Ro-Ro e semirimorchi le previsioni tra 8.323.000 e 10.112.000 al 2030 e tra 12.158.000 e 16.654.00 nel 2040. L'area crociere sarà di 84mila



Green, smart e con previsioni di crescita esponenziali Area crociere di 84mila mq con una nuova Stazione marittima, Waterfront e Promenade con una darsena per 700 barche e yacht, spazi ad hoc per pescherecci e cantieristica, infrastrutture per la viabilità. Di Sarcina: "Dopo 46 anni dal vecchio PRP, diamo uno slancio alla portualità catanese" Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con un nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva Promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania, che punta ad uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano. Il PRP è stato illustrato nei suoi elementi salienti stamane, in conferenza stampa nella sede catanese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risale al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. "Le principali scelte del PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della navigazione (verifica con simulazioni ingresso, manovra e ormeggio di yacht da 120 m, navi da crociera da 340 m e navi ro-ro e general cargo)". Il PRP è frutto di una scrupolosa analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader, cui è seguito uno studio di compatibilità, considerando un orizzonte temporale di 15 anni, con due scadenze di opere importanti: 2030 e 2040: passeggeri e crociere la stima prevede un incremento tra 264.000 e 393.000 unità/anno al 2030, che al 2040 sarebbe in grado di sostenere fra 485.000 e 848.000 utenti; Ro-Ro e semirimorchi le previsioni tra 8.323.000 e 10.112.000 al 2030 e tra 12.158.000 e 16.654.00 nel 2040. L'area crociere sarà di 84mila

La Voce dell'Isola

Catania

mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo Waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti del porto Vecchio, porto Nuovo e porto Peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca. Una striscia larga 10 metri per la viabilità cittadina è prevista in parallelo a via Domenico Tempio, dal varco asse servizi fino a Piazza Borsellino e sarà messa a disposizione per interventi a supporto della viabilità e rigenerazione urbana da pianificare col Comune di Catania. Infine nel sottopasso tra l'ingresso portuale dal varco asse e l'asse dei servizi, per risolvere l'annoso problema della congestione della rotatoria del parco del Faro (con sovrapposizione di mezzi in ingresso e uscita dal porto al traffico veicolare comunale), si prevede un'infrastruttura con l'interramento, a circa 100 m dal nuovo varco portuale, della strada che passa al di sotto del Parco per riemergere in corrispondenza dell'ingresso sull'asse dei servizi, diramazione stradale che conduce direttamente in autostrada. Nelle foto, alcune mappe e rendering del futuro porto di Catania (Waterfront - promenade - Darsena yacht; area crociere con nuova Stazione Marittima e panoramica generale del porto).

AdSp, il nuovo piano regolatore per il porto di Catania: politiche green e sostenibilità

Tra i punti salienti: un'ampia area crociere di 84.000 mq, dotata di quattro accosti per navi da oltre 340 metri e una moderna Stazione marittima di 5.000 mq. Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con una nuova Stazione marittima di 5mila metri quadrati, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva 'promenade' aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità. Sono alcuni dei punti chiave - a dirlo è l'**Autorità di sistema portuale** del mare Sicilia Orientale - del nuovo Piano regolatore del Porto di Catania, che punta ad uno "stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano". Il Piano è stato illustrato nei suoi elementi salienti stamane in conferenza stampa nella sede di Catania dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risale al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. "Le principali scelte del Pop, che sarà ultimato nei prossimi mesi - ha spiegato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico". "Attenzione massima - ha aggiunto - alle tematiche del rispetto dell'ambiente e della sicurezza della navigazione" COPYRIGHT LASICILIA.IT © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto di Catania, l'apertura alla città nel nuovo piano regolatore

CATANIA - "Ci vorranno quindici anni ". O giù di lì. È la previsione secondo la quale va tutto, da subito, come deve andare. Un anno per l'approvazione del nuovo piano regolatore portuale , e il resto del tempo per completare le opere.

Nel , in sostanza, il **porto** di Catania dovrebbe somigliare ai progetti che sempre più spesso si prendono la scena: prima in Consiglio comunale , la scorsa settimana ; in conferenza stampa nella sede dell' Autorità portuale di Sistema del Mare di Sicilia orientale , stamattina. "Non è ancora il piano regolatore portuale - sottolinea il presidente Francesco Di Sarcina - Stiamo soltanto costruendo spazi di dialogo e di conoscenza alla cittadinanza tutta".

Si tratta, insomma, di comunicazione: nella consapevolezza che il **porto** di Catania sia argomento che appassiona i cittadini, l'Autorità vuole dare loro qualcosa di cui parlare. La nuova darsena a nord, il porticciolo per gli yacht , potrà ospitare un totale di 700 imbarcazioni . Non solo piccole e medie barche da diporto (motoscafi, gommoni, barche a vela), ma anche yacht di lusso, lunghi fino a 120 metri , "che attualmente sono assenti dal **porto** di Catania".

Navi da mezzo miliardo di euro, usate per un turismo - per lo più internazionale

- con grandi capacità di spesa. "Essere una città con un aeroporto - sottolinea Di Sarcina - in questo ci aiuta: sarà possibile arrivare qui in aereo e venire qui al **porto** a imbarcarsi, avendo un agile punto di partenza nel Mediterraneo".

Si costruirà, poi, un'area destinata ai pescherecci . Attrezzata non solo per il ricovero delle attrezzature e delle reti da pesca, ma anche di celle frigorifere per il mantenimento del pescato. "Abbiamo fatto la stessa cosa a Marina di Carrara: se dentro al **porto** c'è uno spazio destinato alla vendita al dettaglio del pesce, si realizza una nuova economia a chilometro zero che, nella mia esperienza, è molto apprezzata dai cittadini". Un elemento che, nelle idee progettuali, potrebbe caratterizzare la nuova divisione degli spazi sulla base delle funzioni a cui quegli spazi devono assolvere. Le crociere sono l'altro grande capitolo: l'area crociere sarà grande 84mila metri quadrati e avrà una base di tre accosti, a cui se ne potrà aggiungere un quarto, capaci di accogliere navi da 340 metri , a pochi pazzi dalla nuova stazione marittima da cinquemila metri quadrati . L'obiettivo è ambizioso: un milione di passeggeri all'anno, a regime. Il **porto** del capoluogo etneo resterà commerciale, certo, ma più ibrido di quanto sia attualmente. Senza muri né varchi né cancelli. Non nella parte più a stretto contatto con la città, che affaccia sul quartiere della Civita e che arriva fino alla Stazione centrale. L'incognita è sempre la stessa: l'interramento dei binari della Rete ferroviaria italiana e la risoluzione del nodo Catania. La più grande barriera che separa i catanesi dalla vista del proprio mare. "Non tutto dipende da noi", sottolinea il presidente dell'Autorità. Andando verso sud, cioè verso la foce del torrente Acquicella, l'apertura alla città



CATANIA - "Ci vorranno quindici anni ". O giù di lì. È la previsione secondo la quale va tutto, da subito, come deve andare. Un anno per l'approvazione del nuovo piano regolatore portuale , e il resto del tempo per completare le opere. Nel , in sostanza, il porto di Catania dovrebbe somigliare ai progetti che sempre più spesso si prendono la scena: prima in Consiglio comunale , la scorsa settimana ; in conferenza stampa nella sede dell' Autorità portuale di Sistema del Mare di Sicilia orientale , stamattina. "Non è ancora il piano regolatore portuale - sottolinea il presidente Francesco Di Sarcina - Stiamo soltanto costruendo spazi di dialogo e di conoscenza alla cittadinanza tutta". Si tratta, insomma, di comunicazione: nella consapevolezza che il porto di Catania sia argomento che appassiona i cittadini, l'Autorità vuole dare loro qualcosa di cui parlare. La nuova darsena a nord, il porticciolo per gli yacht , potrà ospitare un totale di 700 imbarcazioni . Non solo piccole e medie barche da diporto (motoscafi, gommoni, barche a vela), ma anche yacht di lusso, lunghi fino a 120 metri , "che attualmente sono assenti dal porto di Catania". Navi da mezzo miliardo di euro, usate per un turismo - per lo più internazionale - con grandi capacità di spesa. "Essere una città con un aeroporto - sottolinea Di Sarcina - in questo ci aiuta: sarà possibile arrivare qui in aereo e venire qui al porto a imbarcarsi, avendo un agile punto di partenza nel Mediterraneo". Si costruirà, poi, un'area destinata ai pescherecci . Attrezzata non solo per il ricovero delle attrezzature e delle reti da pesca, ma anche di celle frigorifere per il mantenimento del pescato. "Abbiamo fatto la stessa cosa a Marina di Carrara: se dentro al porto c'è uno spazio destinato alla vendita al dettaglio del pesce, si realizza una nuova economia a chilometro zero che, nella mia esperienza, è molto apprezzata dai cittadini". Un elemento che, nelle idee progettuali, potrebbe caratterizzare la nuova divisione degli spazi sulla base delle funzioni a cui quegli spazi devono assolvere. Le crociere sono l'altro grande capitolo: l'area crociere sarà grande 84mila metri quadrati e avrà una

LiveSicilia

Catania

incontra lo scoglio di via Domenico Tempio. Alla pista ciclabile sopraelevata attualmente in costruzione , si sommerà una sorta di fascia di rispetto di dieci metri : di tanto arretreranno i confini del **porto**, in quell'area destinato unicamente al traffico commerciale, facendo guadagnare alla città una lunga striscia ulteriore. A disposizione del Comune di Catania . "Deciderà l'amministrazione, decideranno i catanesi cosa farne - afferma Francesco Di Sarcina - potrà servire per l'allargamento della strada, per un'altra ciclabile o, per esempio, per una barriera verde. Una zona di alberi, un parco urbano Si valuterà con il municipio". L'obiettivo è semplice: minimizzare, fino a quasi azzerarlo (anche grazie al tunnel verso il raccordo autostradale), l'impatto delle attività portuali sulla città. E fare sì che, pur mantenendo la destinazione commerciale dell'infrastruttura, il desiderio dei catanesi di rivedere un pezzo del proprio mare non sia più frustrato. L'orizzonte, al momento, è il 2040. Sembra tanto, ma sono solo 15 anni.

Lora

Catania

Il futuro porto di Catania: aperto ai cittadini, green, smart e con previsioni di crescita esponenziali

Illustrato il nuovo Piano Regolatore del Porto, considerato di rilevanza internazionale. Il futuro porto di Catania: aperto ai cittadini, green, smart e con previsioni di crescita esponenziali. CATANIA - Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con una nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva Promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania, che punta ad uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano. Il PRP è stato illustrato nei suoi elementi salienti stamane, in conferenza stampa nella sede catanese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risale al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. "Le principali scelte del PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp **Francesco Di Sarcina** - attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della navigazione (verifica con simulazioni ingresso, manovra e ormeggio di yacht da 120 m, navi da crociera da 340 m e navi ro-ro e general cargo)". Il PRP è frutto di una scrupolosa analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader, cui è seguito uno studio di compatibilità, considerando un orizzonte temporale di 15 anni, con due scadenze di opere importanti: 2030 e 2040: passeggeri e crociere la stima prevede un incremento tra 264.000 e 393.000 unità/anno al 2030, che al 2040 sarebbe in grado di sostenere fra 485.000 e 848.000 utenti; Ro-Ro e semirimorchi le previsioni tra 8.323.000 e 10.112.000 al 2030 e tra 12.158.000 e 16.654.00 nel 2040. L'area crociere sarà di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova

Lora	
Il futuro porto di Catania: aperto ai cittadini, green, smart e con previsioni di crescita esponenziali	
03/20/2024 12:00	
<p>Illustrato il nuovo Piano Regolatore del Porto, considerato di rilevanza internazionale. Il futuro porto di Catania: aperto ai cittadini, green, smart e con previsioni di crescita esponenziali. CATANIA - Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con una nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva Promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania, che punta ad uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano. Il PRP è stato illustrato nei suoi elementi salienti stamane, in conferenza stampa nella sede catanese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risale al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. "Le principali scelte del PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della navigazione (verifica con simulazioni ingresso, manovra e ormeggio di yacht da 120 m, navi da crociera da 340 m e navi ro-ro e general cargo)". Il PRP è frutto di una scrupolosa analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader, cui è seguito uno studio di compatibilità, considerando un orizzonte temporale di 15 anni, con due scadenze di opere importanti: 2030 e 2040: passeggeri e crociere la stima prevede un incremento tra 264.000 e 393.000 unità/anno al 2030, che al 2040 sarebbe in grado di sostenere fra 485.000 e 848.000 utenti; Ro-Ro e semirimorchi le previsioni tra 8.323.000 e 10.112.000 al 2030 e tra 12.158.000 e 16.654.00 nel 2040. L'area crociere sarà di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq</p>	

Lora

Catania

Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo Waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti del porto Vecchio, porto Nuovo e porto Peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca. Una striscia larga 10 metri per la viabilità cittadina è prevista in parallelo a via Domenico Tempio, dal varco asse servizi fino a Piazza Borsellino e sarà messa a disposizione per interventi a supporto della viabilità e rigenerazione urbana da pianificare col Comune di Catania. Infine nel sottopasso tra l'ingresso portuale dal varco asse e l'asse dei servizi, per risolvere l'annoso problema della congestione della rotatoria del parco del Faro (con sovrapposizione di mezzi in ingresso e uscita dal porto al traffico veicolare comunale), si prevede un'infrastruttura con l'interramento, a circa 100 m dal nuovo varco portuale, della strada che passa al di sotto del Parco per riemergere in corrispondenza dell'ingresso sull'asse dei servizi, diramazione stradale che conduce direttamente in autostrada. Nelle foto: il presidente Di **Sarcina** durante la conferenza stampa; alcune mappe e rendering del futuro porto di Catania (Waterfront - promenade - Darsena yacht; area crociere con nuova Stazione Marittima e panoramica generale del porto).

Catania, ecco il nuovo Piano Regolatore Portuale

CATANIA Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con un nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva Promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania, che punta ad uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno), dati che confermano la rilevanza internazionale dello scalo etneo, principale hub siciliano. Il PRP è stato illustrato nei suoi elementi in conferenza stampa nella sede catanese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risale al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. Le principali scelte del PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessità di razionalizzare l'uso degli spazi portuali ha spiegato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della navigazione (verifica con simulazioni ingresso, manovra e ormeggio di yacht da 120 m, navi da crociera da 340 m e navi ro-ro e general cargo). Il PRP è frutto di una scrupolosa analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader, cui è seguito uno studio di compatibilità, considerando un orizzonte temporale di 15 anni, con due scadenze di opere importanti: 2030 e 2040: passeggeri e crociere la stima prevede un incremento tra 264.000 e 393.000 unità/anno al 2030, che al 2040 sarebbe in grado di sostenere fra 485.000 e 848.000 utenti; Ro-Ro e semirimorchi le previsioni tra 8.323.000 e 10.112.000 al 2030 e tra 12.158.000 e 16.654.00 nel 2040. L'area crociere sarà di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo Waterfront con una suggestiva



Messaggero Marittimo

Catania

Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La Darsena yacht ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti del porto Vecchio, porto Nuovo e porto Peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca.

New Sicilia

Catania

Catania, presentazione Piano Regolatore del Porto - DETTAGLI

CATANIA - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale della Sicilia Orientale ha presentato in sede il piano regolatore del **porto**, dopo l'incontro organizzato in consiglio comunale il 12 marzo per illustrare il piano all'assemblea cittadina. Il futuro del **porto** di Catania è di luogo aperto alla città, ma che rispetta in primis la propria vocazione commerciale. "Il **porto** di Catania non sarà turistico - ha chiarito alla stampa il presidente Francesco Di Sarcina - ma sicuramente si aprirà alla città grazie al nuovo piano regolatore". Il prp attuale è fermo al 1978. "L'attuale piano regolatore del **porto** risale al 1978, quando tutto era diverso - ha evidenziato il presidente dell'Autorità portuale di Sistema - le navi erano diverse, il flusso commerciale erano diverso e il rapporto tra il **porto** e la città non era previsto da nessun tipo di visione. Si può immaginare quindi perché è così importante approvare un nuovo prp". Illustrando il piano insieme all'ingegnere Riccardo Lentini (dirigente dell'area tecnica), Di Sarcina ha ribadito il ruolo strategico e diverso che lo scalo di Catania ha e avrà rispetto ad Augusta, Pozzallo e Siracusa. Catania resterà un **porto** commerciale, ma con la capacità di aprirsi adeguamenti a crocieristica, cantieristica e alla passeggiata dei catanesi. Una nuova area crociere e una nuova stazione marittima. All'interno del prp è prevista la realizzazione di un'area di 84mila metri quadrati per l'approdo delle navi da crociera e una stazione marittima di 5mila metri quadrati. A Catania saranno in grado di transitare 1 milione di passeggeri l'anno. La darsena potrà ospitare 700 barche oltre che yacht. Lo spazio all'interno del **porto** verrà razionalizzato e riordinato creando posizioni ad hoc per i pescherecci. Uno dei punti chiave del nuovo piano regolatore del **Porto** di Catania è il più stretto rapporto con la città, che non si espletterà creando solo spazi di fruizione, ma anche nuove strutture per la viabilità che separeranno i traffici destinati al **porto** da quelli della città. "Per l'approvazione del piano serviranno mesi - ha ricordato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - quelle che stiamo vivendo solo le battute iniziali della progettualità prevista dalla legge 84/94".



CATANIA - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale della Sicilia Orientale ha presentato in sede il piano regolatore del porto, dopo l'incontro organizzato in consiglio comunale il 12 marzo per illustrare il piano all'assemblea cittadina. Il futuro del porto di Catania è di luogo aperto alla città, ma che rispetta in primis la propria vocazione commerciale. "Il porto di Catania non sarà turistico - ha chiarito alla stampa il presidente Francesco Di Sarcina - ma sicuramente si aprirà alla città grazie al nuovo piano regolatore". Il prp attuale è fermo al 1978. "L'attuale piano regolatore del porto risale al 1978, quando tutto era diverso - ha evidenziato il presidente dell'Autorità portuale di Sistema - le navi erano diverse, il flusso commerciale erano diverso e il rapporto tra il porto e la città non era previsto da nessun tipo di visione. Si può immaginare quindi perché è così importante approvare un nuovo prp". Illustrando il piano insieme all'ingegnere Riccardo Lentini (dirigente dell'area tecnica), Di Sarcina ha ribadito il ruolo strategico e diverso che lo scalo di Catania ha e avrà rispetto ad Augusta, Pozzallo e Siracusa. Catania resterà un porto commerciale, ma con la capacità di aprirsi adeguamenti a crocieristica, cantieristica e alla passeggiata dei catanesi. Una nuova area crociere e una nuova stazione marittima. All'interno del prp è prevista la realizzazione di un'area di 84mila metri quadrati per l'approdo delle navi da crociera e una stazione marittima di 5mila metri quadrati. A Catania saranno in grado di transitare 1 milione di passeggeri l'anno. La darsena potrà ospitare 700 barche oltre che yacht. Lo spazio all'interno del porto verrà razionalizzato e riordinato creando posizioni ad hoc per i pescherecci. Uno dei punti chiave del nuovo piano regolatore del Porto di Catania è il più stretto rapporto con la città, che non si espletterà creando solo spazi di fruizione, ma anche nuove strutture per la viabilità che separeranno i traffici destinati al porto da quelli della città. "Per l'approvazione del piano serviranno mesi - ha ricordato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - quelle che stiamo

Ship Mag

Catania

Catania, area crociere di 84mila metri quadri nel piano regolatore portuale. Obiettivo: 900mila passeggeri nel 2040

20 Marzo 2024 Redazione Prevista anche una stazione marittima e un waterfront per 700 barche **Catania** - Un'area crociere di 84mila metri quadri per navi da oltre 340 metri che ospiterà una nuova stazione marittima di 5mila metri quadri che potrà accogliere un milione di passeggeri all'anno. Ma anche una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una promenade aperta alla città. Sono alcuni dei punti chiave del nuovo piano regolatore del **porto** di **Catania** che punta soprattutto ad una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022) e traffico ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate all'anno). Questi gli obiettivi del piano regolatore portuale, mentre il documento precedente, al momento ancora in essere, risaliva al 1978 . Secondo uno studio si stima che nel 2040 lo scalo di **Catania** potrà accogliere tra i 490mila e gli 848mila tra crocieristi e passeggeri. "Le principali scelte che abbiamo preso sono nate da una pressante necessita di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo **porto** in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti".



Shipping Italy

Catania

Prima 'uscita pubblica' per il nuovo Piano Regolatore Portuale di Catania

Porti L'Adsp presenta il documento pianificatorio: si punta su ro-ro, crociere e nautica da diporto di Redazione SHIPPING ITALY "Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con un nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità". Sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del **Porto** di Catania sottolineati nel corso della presentazione della nuova versione del documento pianificatorio (la versione vigente è del 1978) dell'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia Orientale, "che punta - ha spiegato una nota dell'ente - ad uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno)". "Le principali scelte del Prp, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessita di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha commentato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina -, attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo **porto** in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della navigazione (verifica con simulazioni ingresso, manovra e ormeggio di yacht da 120 m, navi da crociera da 340 m e navi ro-ro e general cargo)". L'ente ha sottolineato come il Prp sia "frutto di una scrupolosa analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader, cui è seguito uno studio di compatibilità, considerando un orizzonte temporale di 15 anni, con due scadenze di opere importanti: 2030 e 2040: per passeggeri e crociere la stima prevede un incremento tra 264.000 e 393.000 unità/anno al 2030, che al 2040 sarebbe in grado di sostenere fra 485.000 e 848.000 utenti; Ro-Ro e semirimorchi le previsioni tra 8.323.000 e 10.112.000 al 2030 e tra 12.158.000 e 16.654.00 nel 2040. L'area crociere sarà di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto



Porti L'Adsp presenta il documento pianificatorio: si punta su ro-ro, crociere e nautica da diporto di Redazione SHIPPING ITALY "Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con un nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità". Sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania: sottolineati nel corso della presentazione della nuova versione del documento pianificatorio (la versione vigente è del 1978) dell'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia Orientale, "che punta - ha spiegato una nota dell'ente - ad uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno)". "Le principali scelte del Prp, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessita di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha commentato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina -, attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della

Shipping Italy

Catania

di vista energetico". Da un punto di vista urbanistico "il nuovo Waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica". **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.**

Travelnostop

Catania

Aperto, green e smart: come sarà il futuro porto di Catania

Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con un nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva Promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania, che punta ad uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno). Il PRP è stato illustrato dal presidente dell'Adsp **Francesco Di Sarcina** in conferenza stampa nella sede catanese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risale al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. Il PRP è frutto di una scrupolosa analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader, cui è seguito uno studio di compatibilità, considerando un orizzonte temporale di 15 anni, con due scadenze di opere importanti: 2030 e 2040. Passeggeri e crociere la stima prevede un incremento tra 264.000 e 393.000 unità/anno al 2030, che al 2040 sarebbe in grado di sostenere fra 485.000 e 848.000 utenti; Ro-Ro e semirimorchi le previsioni tra 8.323.000 e 10.112.000 al 2030 e tra 12.158.000 e 16.654.00 nel 2040. L'area crociere sarà di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal



Un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con un nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva Promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture necessarie alla viabilità: sono alcuni dei punti chiave del nuovo Piano Regolatore del Porto di Catania, che punta ad uno stretto rapporto con la cittadinanza, politiche green, sicurezza della navigazione e soprattutto una crescita esponenziale di crocieristi e passeggeri (già nel 2023 oltre 221mila in aumento rispetto ai 159mila del 2022), traffico Ro-ro e semirimorchi (oltre 7 milioni di tonnellate/anno). Il PRP è stato illustrato dal presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina in conferenza stampa nella sede catanese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: il documento precedente, al momento ancora vigente, risale al 1978, ben 46 anni fa e da allora ancora immutato. Il PRP è frutto di una scrupolosa analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader, cui è seguito uno studio di compatibilità, considerando un orizzonte temporale di 15 anni, con due scadenze di opere importanti: 2030 e 2040. Passeggeri e crociere la stima prevede un incremento tra 264.000 e 393.000 unità/anno al 2030, che al 2040 sarebbe in grado di sostenere fra 485.000 e 848.000 utenti; Ro-Ro e semirimorchi le previsioni tra 8.323.000 e 10.112.000 al 2030 e tra 12.158.000 e 16.654.00 nel 2040. L'area crociere sarà di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal

Web Marte

Catania

Catania | Presentato il nuovo Piano Regolatore del porto

Presentato dal presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, ingegner **Francesco Di Sarcina**, il progetto del nuovo Piano Regolatore del porto di Catania, che definirà il futuro del rapporto tra lo scalo e la città. Ricucire il tessuto urbano tra la Civita e il Porto, separando il traffico veicolare e restituendo alla città l'accesso libero ad alcune zone del porto, separare il diporto dalle navi di grossa stazza. Queste le direttrici lungo cui si sviluppa il novo Piano Regolatore del porto di Catania presentato stamattina nella sede di Catania dell'Autorità di Sistema dei Porto del Mare della Sicilia orientale, dal presidente **Francesco Di Sarcina**, alla presenza del capo dei progettisti, l'ing. Riccardo Lentini, direttore tecnico dell'AdSP. "Le principali scelte del PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessita di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp **Francesco Di Sarcina** - attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della navigazione (verifica con simulazioni ingresso, manovra e ormeggio di yacht da 120 m, navi da crociera da 340 m e navi ro-ro e general cargo)".

03/20/2024 17:57 Michele Accolla

Presentato dal presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, ingegner Francesco Di Sarcina, il progetto del nuovo Piano Regolatore del porto di Catania, che definirà il futuro del rapporto tra lo scalo e la città. Ricucire il tessuto urbano tra la Civita e il Porto, separando il traffico veicolare e restituendo alla città l'accesso libero ad alcune zone del porto, separare il diporto dalle navi di grossa stazza. Queste le direttrici lungo cui si sviluppa il novo Piano Regolatore del porto di Catania presentato stamattina nella sede di Catania dell'Autorità di Sistema dei Porto del Mare della Sicilia orientale, dal presidente Francesco Di Sarcina, alla presenza del capo dei progettisti, l'ing. Riccardo Lentini, direttore tecnico dell'AdSP. "Le principali scelte del PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, sono nate da una pressante necessita di razionalizzare l'uso degli spazi portuali - ha spiegato il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - attribuendo ad ognuno una precisa funzione che consentisse sia una maggiore apertura alla città, che deve poter vivere la bellezza del suo porto in sicurezza, sia una crescita affiancata alla coesistenza sostenibile tra le attività presenti. A ciò si è aggiunta l'esigenza di dare continuità a tutti gli operatori esistenti, non alterando lo status quo imprenditoriale e occupazionale, anzi implementandolo in un'ottica di sviluppo comune e strategico. Attenzione massima alle tematiche del rispetto dell'ambiente (ad esempio, intervento di riqualificazione foce del torrente Acquicella, utilizzo fonti rinnovabili, predisposizione aree permeabili, riduzione uso del suolo, rigenerazione urbana, efficientamento energetico) e della sicurezza della navigazione (verifica con simulazioni ingresso, manovra e ormeggio di yacht da 120 m, navi da crociera da 340 m e navi ro-ro e general cargo)".

Il Nautilus

Focus

L'import del gas russo è azzerato

(nave Bw Singapore; foto archivio) Il gas arrivato dalla Russia in Italia è diminuito drasticamente nelle ultime settimane, fino ad azzerarsi del tutto e grazie anche ai rigassificatori Roma. L'Italia sta compiendo progressi significativi nel ridurre la sua dipendenza dal gas russo. Il piano di emancipazione energetica, avviato dopo lo scoppio del conflitto in Ucraina, ha portato a una drastica diminuzione delle forniture di gas provenienti da Mosca.

Da inizio ottobre dell'anno scorso, il volume di gas che passa da Tarvisio (gasdotto Tag, Trans Austria Gas Pipeline), il punto di ingresso del gas proveniente dalla Russia in Italia, è minimo se non a tratti azzerato. La dipendenza da Gazprom scesa dal 40% al 5% in due anni. Nel 2025 sarà azzerata. Nei primi due mesi dell'anno in corso, infatti, il GNL ha rappresentato la prima fonte di approvvigionamento di gas dell'Italia, attestandosi al 20% dei flussi in entrata (2,9 miliardi di metri cubi) e superando anche i volumi in arrivo a Mazara del Vallo dall'Algeria (19%, 2,8 miliardi di metri cubi). 'Questo grazie soprattutto al rigassificatore di Ravenna, del Gruppo Snam, con l'entrata in esercizio prevista entro settembre 2024', si legge nella nota di Snam. La nave,

BW Singapore (Floating Storage and Regassification Unit), sarà rifornita a intervalli regolari, al massimo una volta alla settimana, da navi metaniere e dovrà trasformare il metano in arrivo allo stato liquido (GNL) in metano da immettere nella rete di consumo nazionale. La capacità di rigassificazione annua è di circa 5 miliardi di metri cubi, equivalente al 7 per cento del fabbisogno italiano nel 2021 e a circa un sesto della quantità di gas naturale importata dalla Russia. Nel leggere i dati del Ministero dell'Ambiente, in particolare le importazioni dei primi due mesi del 2024 e paragonati allo stesso periodo 2023, si nota che l'incremento del GNL ha contribuito a mitigare gli effetti della significativa contrazione delle importazioni da nord (punti di ingresso di Tarvisio gasdotto Tag, Trans Austria Gas Pipeline, e Passo Gries), diminuite del 43%, se confrontate ai contributi pressoché inalterati forniti dai tre punti di ingresso via tubo che si trovano al Sud (Melendugno, Gela e Mazara del Vallo). "Tutto questo conferma come il GNL fornisca un contributo fondamentale per sganciare in sicurezza l'Italia dal gas russo", si legge nella nota ministeriale. Nel 2023 vi è stato solo un carico arrivato dalla Russia (a Livorno); tutti gli altri, compresi i primi mesi 2024, sono venuti da: Stati Uniti, Algeria, Qatar, Egitto, Spagna, Gibilterra, Francia, Norvegia, Belgio, Nigeria, Guinea Equatoriale, Mozambico, Angola. La nota continua nel dettaglio per punti d'ingresso dei carichi. Piombino - 2023:12 carichi tra luglio (entrata in esercizio) e dicembre 2023, di cui USA 7, Algeria 3; Qatar 2; 2024: 7 carichi di cui USA 5, Algeria 1, Egitto 1. Panigaglia, (La Spezia) - 2023: 62 carichi, di cui Algeria 38, Spagna 16, Gibilterra 4, Egitto 2, Francia 2; 2024: 10 carichi, di cui Algeria 9 e Spagna 1. OLT



(nave Bw Singapore; foto archivio) Il gas arrivato dalla Russia in Italia è diminuito drasticamente nelle ultime settimane, fino ad azzerarsi del tutto e grazie anche ai rigassificatori Roma. L'Italia sta compiendo progressi significativi nel ridurre la sua dipendenza dal gas russo. Il piano di emancipazione energetica, avviato dopo lo scoppio del conflitto in Ucraina, ha portato a una drastica diminuzione delle forniture di gas provenienti da Mosca. Da inizio ottobre dell'anno scorso, il volume di gas che passa da Tarvisio (gasdotto Tag, Trans Austria Gas Pipeline), il punto di ingresso del gas proveniente dalla Russia in Italia, è minimo se non a tratti azzerato. La dipendenza da Gazprom scesa dal 40% al 5% in due anni. Nel 2025 sarà azzerata. Nei primi due mesi dell'anno in corso, infatti, il GNL ha rappresentato la prima fonte di approvvigionamento di gas dell'Italia, attestandosi al 20% dei flussi in entrata (2,9 miliardi di metri cubi) e superando anche i volumi in arrivo a Mazara del Vallo dall'Algeria (19%, 2,8 miliardi di metri cubi). 'Questo grazie soprattutto al rigassificatore di Ravenna, del Gruppo Snam, con l'entrata in esercizio prevista entro settembre 2024', si legge nella nota di Snam. La nave, BW Singapore (Floating Storage and Regassification Unit), sarà rifornita a intervalli regolari, al massimo una volta alla settimana, da navi metaniere e dovrà trasformare il metano in arrivo allo stato liquido (GNL) in metano da immettere nella rete di consumo nazionale. La capacità di rigassificazione annua è di circa 5 miliardi di metri cubi, equivalente al 7 per cento del fabbisogno italiano nel 2021 e a circa un sesto della quantità di gas naturale importata dalla Russia. Nel leggere i dati del Ministero dell'Ambiente, in particolare le importazioni dei primi due mesi del 2024 e paragonati allo stesso periodo 2023, si nota che l'incremento del GNL ha contribuito a mitigare gli effetti della significativa contrazione delle importazioni da nord (punti di ingresso di Tarvisio gasdotto Tag, Trans Austria Gas Pipeline, e Passo Gries), diminuite del 43%, se confrontate ai contributi pressoché inalterati forniti dai tre

Il Nautilus

Focus

- Livorno - 2023: 40 carichi, di cui USA 28, Algeria 5, Nigeria 3, Norvegia 1, Egitto 1, Guinea Equatoriale 1, Russia 1; 2024 (fino al 22 febbraio per stop operazioni): 7 carichi, di cui USA 6 e Angola 1. Adriatic LNG Rovigo - 2023; 75 carichi, di cui Qatar 52, USA 19, Mozambico 2, Guinea Equatoriale 1, Belgio 1; primi tre mesi 2024 (considerate anche le navi programmate, ma non ancora scaricate): 18 carichi, di cui Qatar 12, USA 4, altri Paesi 2. Intanto, ieri, il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin, a margine del Berlin Energy Transition Dialogue (Betd) di Berlino e con al centro il confronto tra gli Stati sulle mosse da mettere in campo per accelerare il raggiungimento degli obiettivi climatici concordati a livello internazionale, ha firmato l'accordo bilaterale Germania-Italia, per garantirsi reciprocamente in caso di emergenza le forniture di gas. Il contenuto dell'accordo è riportato in questo sito in altro articolo. Sempre sul gas è stato firmato anche un Addendum trilaterale tra Italia, Svizzera e Germania. Abele Carruezzo.

Informatore Navale

Focus

FINCANTIERI E SAIPEM: COLLABORAZIONE NELLA DIMENSIONE SUBACQUEA

Fincantieri e Saipem hanno firmato un Memorandum d'Intesa per valutare opportunità di cooperazione commerciale e industriale nell'ambito dei veicoli subacquei autonomi e della relativa integrazione con unità di superficie e subacquee. Il Memorandum d'Intesa ha l'obiettivo di valutare opportunità di collaborazione nella robotica sottomarina in ottica di sorveglianza e controllo delle infrastrutture critiche subacquee. Roma, 19 Marzo 2024 - Il Memorandum, siglato a Palazzo Marina, sede dello Stato Maggiore della Marina Militare, è tra le iniziative volte a promuovere e sviluppare le eccellenze nazionali nel settore dell'Underwater. L'accordo mira ad abilitare la partecipazione delle due società a programmi di rilevanza nel mercato italiano ed internazionale nell'ambito della sorveglianza e controllo di infrastrutture critiche subacquee e alle attività di soccorso, mediante l'impiego di tecnologie specifiche complementari di Fincantieri e Saipem. La collaborazione prevede l'integrazione tra navi di superficie e sottomarini realizzati da Fincantieri e il programma di sviluppo dei droni "Hydrone" di Sonsub, il centro di eccellenza di Saipem che realizza tecnologie e soluzioni subacquee. Saipem è infatti la prima società al mondo ad aver qualificato e commercializzato droni sottomarini residenti autonomi per attività di intervento ed ispezione fino a 3.000 m di profondità, progettati e industrializzati fra Marghera e Trieste, che sono già stati impiegati per le attività di controllo e manutenzione delle infrastrutture sottomarine nel mercato energetico offshore al servizio di importanti compagnie energetiche. Fincantieri si è posta al centro dei programmi di sviluppo della filiera dell'Underwater, con opportunità di business estremamente promettenti, anche grazie alla capacità di guidare un'efficace integrazione tra l'industria della Difesa e quella civile. Il Gruppo ha costruito dal 1929 ad oggi 180 sommergibili, di cui 105 nel cantiere navale del Muggiano. Con la firma del Memorandum d'Intesa, Fincantieri e Saipem intendono porsi come riferimento per la dimensione subacquea, la cui centralità strategica è sempre più evidente nel contesto geopolitico attuale.



Fincantieri e Saipem hanno firmato un Memorandum d'Intesa per valutare opportunità di cooperazione commerciale e industriale nell'ambito dei veicoli subacquei autonomi e della relativa integrazione con unità di superficie e subacquee. Il Memorandum d'Intesa ha l'obiettivo di valutare opportunità di collaborazione nella robotica sottomarina in ottica di sorveglianza e controllo delle infrastrutture critiche subacquee. Roma, 19 Marzo 2024 - Il Memorandum, siglato a Palazzo Marina, sede dello Stato Maggiore della Marina Militare, è tra le iniziative volte a promuovere e sviluppare le eccellenze nazionali nel settore dell'Underwater. L'accordo mira ad abilitare la partecipazione delle due società a programmi di rilevanza nel mercato italiano ed internazionale nell'ambito della sorveglianza e controllo di infrastrutture critiche subacquee e alle attività di soccorso, mediante l'impiego di tecnologie specifiche complementari di Fincantieri e Saipem. La collaborazione prevede l'integrazione tra navi di superficie e sottomarini realizzati da Fincantieri e il programma di sviluppo dei droni "Hydrone" di Sonsub, il centro di eccellenza di Saipem che realizza tecnologie e soluzioni subacquee. Saipem è infatti la prima società al mondo ad aver qualificato e commercializzato droni sottomarini residenti autonomi per attività di intervento ed ispezione fino a 3.000 m di profondità, progettati e industrializzati fra Marghera e Trieste, che sono già stati impiegati per le attività di controllo e manutenzione delle infrastrutture sottomarine nel mercato energetico offshore al servizio di importanti compagnie energetiche. Fincantieri si è posta al centro dei programmi di sviluppo della filiera dell'Underwater, con opportunità di business estremamente promettenti, anche grazie alla capacità di guidare un'efficace integrazione tra l'industria della Difesa e quella civile. Il Gruppo ha costruito dal 1929 ad oggi 180 sommergibili, di cui 105 nel cantiere navale del Muggiano. Con la firma del Memorandum d'Intesa,

Assarmatori e Confitarma: "Lo studio aggiornato per decarbonizzare il trasporto marittimo all'attenzione del CIPOM"

ETS, costi per più di tre miliardi per le emissioni 2024 Assarmatori e Confitarma hanno inviato al Comitato di Esperti nominato in seno al CIPOM (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) e al Capo di Gabinetto del Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile Riccardo Rigillo l'aggiornamento del documento "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo", redatto insieme a Eni con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e RINA, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo scorso Roma, 20 marzo 2024 - Il documento definisce un orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. Tale lavoro contiene, inoltre, un'articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull'ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva ETS (Emission Trading System) e IMO, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali. Secondo una ricerca condotta anche da RINA e contenuta nell'aggiornamento del documento, l'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo comporterà nel 2024 più di tre miliardi di costi da parte delle compagnie a causa delle emissioni di CO2 prodotte. Il dato è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell'ETS che prevede vengano restituite nel 2025 le quote solo per il 40% delle emissioni di CO2 relative al 2024 e considerato il valore delle quote di CO2 (EU Allowances - EUA) pari a un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica. Un elemento questo che rende ancor più rilevante il tema della decarbonizzazione dello shipping e ancor più importante il coinvolgimento delle istituzioni, raccolte in Italia intorno al CIPOM. "Aver lavorato insieme a questo documento e averlo presentato congiuntamente al CIPOM e alla struttura del Ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile rimarca ancora una volta la volontà degli armatori - e tante aziende hanno dato un forte contributo a questo lavoro - di fare tutto quanto in loro potere nell'ottica della decarbonizzazione del trasporto marittimo. Abbiamo offerto agli Esperti un lavoro che riteniamo completo e che identifica le diverse strade percorribili, non necessariamente in conflitto, per diminuire l'impronta carbonica dello shipping in modo razionale. In questo percorso, tuttavia, l'armamento non può essere lasciato solo: occorrono risposte da parte dell'industria di terra per l'individuazione e la produzione dei fuel alternativi, un accompagnamento delle istituzioni e un sistema

Informatore Navale	
Assarmatori e Confitarma: "Lo studio aggiornato per decarbonizzare il trasporto marittimo all'attenzione del CIPOM"	
03/20/2024 17:41	STEFANO MESSINA
<p>ETS, costi per più di tre miliardi per le emissioni 2024 Assarmatori e Confitarma hanno inviato al Comitato di Esperti nominato in seno al CIPOM (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) e al Capo di Gabinetto del Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile Riccardo Rigillo l'aggiornamento del documento "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo", redatto insieme a Eni con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e RINA, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo scorso Roma, 20 marzo 2024 - Il documento definisce un orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. Tale lavoro contiene, inoltre, un'articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull'ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva ETS (Emission Trading System) e IMO, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali. Secondo una ricerca condotta anche da RINA e contenuta nell'aggiornamento del documento, l'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo comporterà nel 2024 più di tre miliardi di costi da parte delle compagnie a causa delle emissioni di CO2 prodotte. Il dato è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell'ETS che prevede vengano restituite nel 2025 le quote solo per il 40% delle emissioni di CO2 relative al 2024 e considerato il valore delle quote di CO2 (EU Allowances - EUA) pari a un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica. Un elemento questo che rende ancor più rilevante il tema della decarbonizzazione dello shipping e ancor più importante il coinvolgimento delle istituzioni, raccolte in Italia intorno al CIPOM. "Aver lavorato insieme a questo documento e averlo presentato congiuntamente al CIPOM e alla struttura del Ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile rimarca ancora una volta la volontà degli armatori - e tante aziende hanno dato un forte contributo a questo lavoro - di fare tutto quanto in loro potere nell'ottica della decarbonizzazione del trasporto marittimo. Abbiamo offerto agli Esperti un lavoro che riteniamo completo e che identifica le diverse strade percorribili, non necessariamente in conflitto, per diminuire l'impronta carbonica dello shipping in modo razionale. In questo percorso, tuttavia, l'armamento non può essere lasciato solo: occorrono risposte da parte dell'industria di terra per l'individuazione e la produzione dei fuel alternativi, un accompagnamento delle istituzioni e un sistema</p>	

Informatore Navale

Focus

e internazionale pragmatico, che non fissi obiettivi irrealistici e non funzionali per una vera sostenibilità ambientale", dichiarano Mario Zanetti, Presidente di Confitarma e Stefano Messina, Presidente di Assarmatori.

Presso il Terminal di Miami la Naming Ceremony di "MSC World America" da dove partirà il viaggio inaugurale dell'ammiraglia

La cerimonia si terrà nel nuovo terminal all'avanguardia di MSC Crociere, evidenziando l'impegno della Compagnia per il mercato nordamericano. Gli ospiti della Naming Ceremony e del viaggio inaugurale di MSC World America saranno i primi a provare l'esperienza a bordo della nuova nave il 9 aprile 2025, la crociera inaugurale farà una sosta prolungata presso Ocean Cay MSC Marine Reserve Ginevra - 20 marzo 2024 - MSC Crociere, la terza più grande compagnia di crociere al mondo, ha annunciato che la Naming Ceremony di MSC World America si terrà la sera del 9 aprile 2025 presso il nuovo terminal PortMiami della Compagnia. La cerimonia sarà testimonianza degli investimenti di MSC Crociere a Miami e dell'impegno della Compagnia nel mercato nordamericano, con la tradizionale rottura della bottiglia di champagne e tanti eventi coinvolgenti sia a terra che a bordo che metteranno in risalto tutte le caratteristiche della nuova e ultramoderna nave. Gli invitati alla cerimonia saranno tra i primi a scoprire una nuova esperienza crocieristica quando salperanno per il viaggio inaugurale di MSC World America con una tappa presso Ocean Cay MSC Marine Reserve, l'isola privata della Compagnia alle Bahamas. L'itinerario prevede un overnight a Ocean Cay con l'iconico spettacolo serale del faro dell'isola e una festa in spiaggia. Gli ospiti potranno ammirare e scoprire l'isola anche la mattina successiva, mentre il pomeriggio potranno apprezzare la navigazione e dedicarsi alle tante attività che la nave ha da offrire. MSC World America unisce il design europeo al comfort americano e sarà la prima nave di MSC Crociere alimentata a GNL a navigare negli Stati Uniti e la seconda delle navi rivoluzionarie della World Class. Il nuovo terminal di MSC Crociere a Miami è una struttura all'avanguardia ed è costruito in partnership con la Contea di Miami-Dade e PortMiami ed è adatto per accogliere gli ospiti della Compagnia e una nave. Leonardo Massa, Vice President Southern Europe Divisione Crociere ha commentato - "Attendiamo con impazienza aprile 2025 per dare il benvenuto a MSC World America. Visto il grande successo di MSC World Europa nel Mediterraneo siamo certi che la nuova nave verrà apprezzata anche dal mercato nordamericano e che molti italiani decideranno di volare negli Stati Uniti per fare una crociera a bordo di questo nuovo gioiello del mare. Con l'arrivo della nuova ammiraglia, la nostra flotta arriverà a 23 unità, di cui 3 alimentate a GNL". Il lancio di MSC World America presso il nuovo terminal PortMiami di MSC Crociere e l'inaugurazione di una nuova sede a Miami con investimenti pari a circa 100 milioni di dollari sottolinea l'impegno della Compagnia verso la città. La struttura di PortMiami è pronta a rivoluzionare l'esperienza delle crociere accogliendo 36.000 passeggeri al giorno. Il terminal supporterà la continua crescita di MSC Crociere a PortMiami. Dopo la Naming Ceremony, MSC World America salperà per la sua stagione inaugurale il 12 aprile 2025. La nave effettuerà crociere con itinerari alternati di 7 notti nell'Est



La cerimonia si terrà nel nuovo terminal all'avanguardia di MSC Crociere, evidenziando l'impegno della Compagnia per il mercato nordamericano. Gli ospiti della Naming Ceremony e del viaggio inaugurale di MSC World America saranno i primi a provare l'esperienza a bordo della nuova nave il 9 aprile 2025, la crociera inaugurale farà una sosta prolungata presso Ocean Cay MSC Marine Reserve Ginevra - 20 marzo 2024 - MSC Crociere, la terza più grande compagnia di crociere al mondo, ha annunciato che la Naming Ceremony di MSC World America si terrà la sera del 9 aprile 2025 presso il nuovo terminal PortMiami della Compagnia. La cerimonia sarà testimonianza degli investimenti di MSC Crociere a Miami e dell'impegno della Compagnia nel mercato nordamericano, con la tradizionale rottura della bottiglia di champagne e tanti eventi coinvolgenti sia a terra che a bordo che metteranno in risalto tutte le caratteristiche della nuova e ultramoderna nave. Gli invitati alla cerimonia saranno tra i primi a scoprire una nuova esperienza crocieristica quando salperanno per il viaggio inaugurale di MSC World America con una tappa presso Ocean Cay MSC Marine Reserve, l'isola privata della Compagnia alle Bahamas. L'itinerario prevede un overnight a Ocean Cay con l'iconico spettacolo serale del faro dell'isola e una festa in spiaggia. Gli ospiti potranno ammirare e scoprire l'isola anche la mattina successiva, mentre il pomeriggio potranno apprezzare la navigazione e dedicarsi alle tante attività che la nave ha da offrire. MSC World America unisce il design europeo al comfort americano e sarà la prima nave di MSC Crociere alimentata a GNL a navigare negli Stati Uniti e la seconda delle navi rivoluzionarie della World Class. Il nuovo terminal di MSC Crociere a Miami è una struttura all'avanguardia ed è costruito in partnership con la Contea di Miami-Dade e PortMiami ed è adatto per accogliere gli ospiti della Compagnia e una nave. Leonardo Massa, Vice President Southern

Informatore Navale

Focus

e nell'Ovest dei Caraibi con tappe a Puerto Plata, Repubblica Dominicana; San Juan, Porto Rico; Costa Maya e Cozumel, Messico; Isla de Roatan, Honduras; e Ocean Cay MSC Marine Reserve nelle Bahamas. MSC World America è stata progettata per ridurre il suo impatto sull'ambiente. La nave è alimentata a GNL, un carburante a basse emissioni, ed è pronta per fonti di energia rinnovabile. La connettività alla corrente a terra, quando disponibile, riduce le emissioni consentendo lo spegnimento dei motori della nave in porto. La tecnologia intelligente è utilizzata in tutta la nave per garantire ai passeggeri di viaggiare con comfort riducendo al minimo l'uso di energia e acqua. Inoltre, un robusto programma di riciclaggio a bordo riduce al minimo i rifiuti, e persino le eliche sono progettate per ridurre il rumore e evitare di disturbare la vita marina.

Informazioni Marittime

Focus

Miami, ad aprile 2025 il battesimo di Msc World America

"Naming ceremony" presso il nuovo terminal di Miami-Dade, dove la compagnia ha investito 100 milioni di dollari. Msc Crociere terrà la naming ceremony di "Msc World America" il 9 aprile 2025, presso il nuovo terminal PortMiami gestito dalla compagnia. Lo rende noto l'armatore. Il viaggio inaugurale della nave farà tappa presso Ocean Cay Msc Marine Reserve, l'isola privata della compagnia alle Bahamas. L'itinerario prevede un overnight a Ocean Cay con l'iconico spettacolo serale del faro dell'isola e una festa in spiaggia. Msc World America sarà la prima nave di Msc Crociere alimentata a gas naturale liquefatto a navigare negli Stati Uniti e la seconda della classe "World". Msc Crociere ha investito 100 milioni di dollari nel terminal PortMiami, costruito in partnership con la Contea di Miami-Dade e la società locale PortMiami. La struttura ha una capacità di accoglienza di 36 mila passeggeri al giorno. «Attendiamo con impazienza aprile 2025 per dare il benvenuto a Msc World America. Visto il grande successo di Msc World Europa nel Mediterraneo siamo certi che la nuova nave verrà apprezzata anche dal mercato nordamericano e che molti italiani decideranno di volare negli Stati Uniti per fare una crociera a bordo di questo nuovo gioiello del mare. Con l'arrivo della nuova ammiraglia, la nostra flotta arriverà a 23 unità, di cui 3 alimentate a gas», commenta Leonardo Massa, Vice President Southern Europe Divisione Crociere. Dopo la naming ceremony, Msc World America salperà per la sua stagione inaugurale il 12 aprile 2025. La nave effettuerà crociere con itinerari alternati di 7 notti nell'Est e nell'Ovest dei Caraibi con tappe a Puerto Plata, Repubblica Dominicana; San Juan, Porto Rico; Costa Maya e Cozumel, Messico; Isla de Roatan, Honduras; e Ocean Cay MSC Marine Reserve nelle Bahamas. Condividi Tag msc crociere miami crociere Articoli correlati.



la Naming Ceremony di MSC World America si terrà il 9 aprile 2025 presso il nuovo terminal PortMiami

Mar 20, 2024 Ginevra - MSC Crociere, la terza più grande compagnia di crociere al mondo, ha annunciato che la Naming Ceremony di MSC World America si terrà la sera del 9 aprile 2025 presso il nuovo terminal PortMiami della Compagnia. La cerimonia sarà testimonianza degli investimenti di MSC Crociere a Miami e dell'impegno della Compagnia nel mercato nordamericano, con la tradizionale rottura della bottiglia di champagne e tanti eventi coinvolgenti sia a terra che a bordo che metteranno in risalto tutte le caratteristiche della nuova e ultramoderna nave. Gli invitati alla cerimonia saranno tra i primi a scoprire una nuova esperienza crocieristica quando salperanno per il viaggio inaugurale di MSC World America con una tappa presso Ocean Cay MSC Marine Reserve, l'isola privata della Compagnia alle Bahamas. L'itinerario prevede un overnight a Ocean Cay con l'iconico spettacolo serale del faro dell'isola e una festa in spiaggia. Gli ospiti potranno ammirare e scoprire l'isola anche la mattina successiva, mentre il pomeriggio potranno apprezzare la navigazione e dedicarsi alle tante attività che la nave ha da offrire. MSC World America unisce il design europeo al comfort

americano e sarà la prima nave di MSC Crociere alimentata a GNL a navigare negli Stati Uniti e la seconda delle navi rivoluzionarie della World Class. Il nuovo terminal di MSC Crociere a Miami è una struttura all'avanguardia ed è costruito in partnership con la Contea di Miami-Dade e PortMiami ed è adatto per accogliere gli ospiti della Compagnia e una nave. Leonardo Massa, Vice President Southern Europe Divisione Crociere ha commentato - "Attendiamo con impazienza aprile 2025 per dare il benvenuto a MSC World America. Visto il grande successo di MSC World Europa nel Mediterraneo siamo certi che la nuova nave verrà apprezzata anche dal mercato nordamericano e che molti italiani decideranno di volare negli Stati Uniti per fare una crociera a bordo di questo nuovo gioiello del mare. Con l'arrivo della nuova ammiraglia, la nostra flotta arriverà a 23 unità, di cui 3 alimentate a GNL". Il lancio di MSC World America presso il nuovo terminal PortMiami di MSC Crociere e l'inaugurazione di una nuova sede a Miami con investimenti pari a circa 100 milioni di dollari sottolinea l'impegno della Compagnia verso la città. La struttura di PortMiami è pronta a rivoluzionare l'esperienza delle crociere accogliendo 36.000 passeggeri al giorno. Il terminal supporterà la continua crescita di MSC Crociere a PortMiami. Dopo la Naming Ceremony, MSC World America salperà per la sua stagione inaugurale il 12 aprile 2025. La nave effettuerà crociere con itinerari alternati di 7 notti nell'Est e nell'Ovest dei Caraibi con tappe a Puerto Plata, Repubblica Dominicana; San Juan, Porto Rico; Costa Maya e Cozumel, Messico; Isla de Roatan, Honduras; e Ocean Cay MSC Marine Reserve nelle Bahamas. MSC World America è stata progettata per ridurre il suo impatto sull'ambiente. La nave è alimentata a GNL, un carburante a basse emissioni, ed è pronta per fonti di



Mar 20, 2024 Ginevra - MSC Crociere, la terza più grande compagnia di crociere al mondo, ha annunciato che la Naming Ceremony di MSC World America si terrà la sera del 9 aprile 2025 presso il nuovo terminal PortMiami della Compagnia. La cerimonia sarà testimonianza degli investimenti di MSC Crociere a Miami e dell'impegno della Compagnia nel mercato nordamericano, con la tradizionale rottura della bottiglia di champagne e tanti eventi coinvolgenti sia a terra che a bordo che metteranno in risalto tutte le caratteristiche della nuova e ultramoderna nave. Gli invitati alla cerimonia saranno tra i primi a scoprire una nuova esperienza crocieristica quando salperanno per il viaggio inaugurale di MSC World America con una tappa presso Ocean Cay MSC Marine Reserve, l'isola privata della Compagnia alle Bahamas. L'itinerario prevede un overnight a Ocean Cay con l'iconico spettacolo serale del faro dell'isola e una festa in spiaggia. Gli ospiti potranno ammirare e scoprire l'isola anche la mattina successiva, mentre il pomeriggio potranno apprezzare la navigazione e dedicarsi alle tante attività che la nave ha da offrire. MSC World America unisce il design europeo al comfort americano e sarà la prima nave di MSC Crociere alimentata a GNL a navigare negli Stati Uniti e la seconda delle navi rivoluzionarie della World Class. Il nuovo terminal di MSC Crociere a Miami è una struttura all'avanguardia ed è costruito in partnership con la Contea di Miami-Dade e PortMiami ed è adatto per accogliere gli ospiti della Compagnia e una nave. Leonardo Massa, Vice President Southern Europe Divisione Crociere ha commentato - "Attendiamo con impazienza aprile 2025 per dare il benvenuto a MSC World America. Visto il grande successo di MSC World Europa nel Mediterraneo siamo certi che la nuova nave verrà apprezzata anche dal mercato nordamericano e che molti italiani decideranno di volare negli Stati Uniti per fare una crociera a bordo di questo nuovo gioiello del mare. Con

Sea Reporter

Focus

energia rinnovabile. La connettività alla corrente a terra, quando disponibile, riduce le emissioni consentendo lo spegnimento dei motori della nave in porto. La tecnologia intelligente è utilizzata in tutta la nave per garantire ai passeggeri di viaggiare con comfort riducendo al minimo l'uso di energia e acqua. Inoltre, un robusto programma di riciclaggio a bordo riduce al minimo i rifiuti, e persino le eliche sono progettate per ridurre il rumore e evitare di disturbare la vita marina. MSC World America La particolare poppa a forma di Y ne caratterizza il design innovativo e si apre sull'impressionante World Esplanade all'aperto. MSC World America avrà 22 ponti, più di 47 metri di larghezza, 2.614 cabine, più di 40.000 metri quadrati di spazio pubblico e offrirà caratteristiche e strutture di alto livello, tra cui: Una World Esplanade all'aperto reinventata, dove opzioni uniche di ristorazione, relax e intrattenimento sono abbinate a splendide viste sull'oceano e spettacoli di luci LED senza pari. La Galleria del Mondo al coperto - fiancheggiata da bar, ristoranti, negozi e boutique - coronata da un soffitto di luci LED e cinescopi all'avanguardia. 13 ristoranti o Sei ristoranti tematici , con due nuovi concept insieme ai preferiti degli ospiti come il ristorante Butcher's Cut, il sushi e il teppanyaki di Kaito e Hola! Tacos e Cantina. o Quattro ristoranti principali che servono una cucina di ispirazione globale. o Due buffet che offrono ampie scelte per i pasti informali. o Luna Park Pizza & Burger: spot di fast food gratuito situato accanto a Luna Park nella Galleria del Mondo che offre spuntini veloci tutto il giorno e la notte. 20 bar e lounge, tra cui o NUOVO! Sports Bar : il nuovo sports bar di MSC World America , questo ambiente caldo e accogliente combina memorabilia sportiva, tecnologia e intrattenimento in uno spazio dove gli ospiti di tutte le età si sentiranno i benvenuti. Gli ospiti possono prendere una birra o una bibita e guardare la partita su uno dei tanti schermi mentre gustano popolari cibi da bar come ali e sliders. Saranno disponibili anche giochi come freccette e calcio balilla. o NUOVO! Comedy Club : Il nuovo Comedy Club è un luogo dove gli ospiti possono venire a rilassarsi e divertirsi un po'. Le serate iniziano con un'esperienza interattiva e comica dei pianoforti a duello che amici di tutte le età possono apprezzare. Il divertimento continuerà con esibizioni di fantastici comici che concorreranno con alcuni dei migliori spettacoli di NYC & Chicago. o Il Progetto Gin : Verranno offerti un'ampia scelta di gin artigianali con cocktail classici preparati da baristi esperti. o Elixir - Mixology Bar : Barman esperti che creano miscugli artigianali. Con una terrazza all'aperto per gustare cocktail prima e dopo i pasti, gli ospiti potranno godersi una vista spettacolare sull'oceano. o Masters of the Sea : Il classico pub britannico di MSC Crociere è completo di birrificio artigianale a bordo che produce birre MSC Signature. o Coffee Emporium : Un elegante e moderno coffee house che è il sogno di qualsiasi intenditore di caffè, offrendo alcuni dei migliori chicchi di caffè del mondo e una selezione di stili di preparazione e servizio tra cui francese, italiano, turco e marocchino. o Jean-Phillipe Chocolate shop e Caffè : Offre cioccolatini personalizzati, caffè e altre prelibatezze in un'atmosfera rilassata da caffè. o Altre novità in arrivo! Un suggestivo scivolo asciutto di acciaio inossidabile alto 11 ponti , che offre agli ospiti un modo divertente per

Sea Reporter

Focus

raggiungere i ponti inferiori con stile. 6 piscine e 14 vasche idromassaggio , tra cui una spaziosa piscina al coperto con tetto retrattile e due piscine Zen per soli adulti a poppa della nave. Un ampio parco acquatico con scivoli d'acqua che includono un'esperienza di realtà virtuale. Club per bambini con strutture dedicate per gruppi di età che vanno dai neonati ai 17 anni. Tre locali con nuovi spettacoli dal vivo e teatro. Cabine e suite eleganti e confortevoli , tra cui cabine con vista sull'oceano, balconi che si affacciano sulla Promenade esterna e cabine familiari comunicanti. Il MSC Yacht Club , con suite spaziose, lounge e ristorante dedicati, piscina privata e strutture per il solarium, e servizio di concierge e maggiordomo 24 ore su 24.

Di Redazione Seareporter.it

Mar 20, 2024 L'ammiraglia Costa sarà a Napoli tutti i mercoledì sino a fine novembre, per crociere in Italia, Francia e Spagna. Da giugno, accanto alle destinazioni a "terra", l'itinerario si arricchirà con nuove destinazioni da vivere a bordo, durante la navigazione, come la colazione tipica caprese di fronte allo splendido panorama dei Faraglioni. Genova - Costa Smeralda, la nave protagonista dell'ultima edizione di Sanremo, ha inaugurato oggi la stagione 2024 di Costa Crociere a Napoli. Nel corso dell'anno l'ammiraglia battente bandiera italiana visiterà Napoli ogni settimana, sino al 27 novembre, sempre nella giornata di mercoledì. Si tratta di un gradito ritorno in una più belle e apprezzate destinazioni del Mediterraneo occidentale, dove Costa Smeralda aveva già operato regolarmente nel 2021. Oltre a Costa Smeralda, anche Costa Fascinosa effettuerà due scali a Napoli, uno in primavera e uno in autunno, nel corso di altrettante crociere tra Mar Tirreno e Mar Ionio. In totale, gli scali di Costa Crociere a Napoli nel 2024 saranno 40, numero in linea con il traffico fatto registrare nel 2023. L'itinerario 2024 di Costa Smeralda andrà alla scoperta di Italia, Francia e Spagna, tra atmosfere senza tempo, città d'arte, spiagge e paesaggi splendidi, con tappe a Napoli, Civitavecchia/Roma, Genova, Marsiglia, Barcellona e Cagliari. Da giugno questo itinerario si arricchirà con una grande novità, disponibile solo con Costa: le "Sea Destinations". Accanto alle esperienze che porteranno a scoprire le destinazioni a terra, Costa Smeralda offrirà, infatti, nuove esperienze da godersi a bordo, durante la navigazione, per vivere al meglio luoghi iconici compresi nella rotta della nave. Ad esempio, prima dell'arrivo di Costa Smeralda a Napoli, gli ospiti potranno gustarsi, a bordo della nave, una colazione tipica caprese di fronte allo spettacolare panorama dei Faraglioni, illuminati dalle prime luci del giorno. Una volta arrivati in porto, gli ospiti potranno scendere a visitare Napoli da un punto di vista unico, con esperte guide locali, grazie alle escursioni proposte da Costa, che valorizzano al meglio il territorio, come nel caso del tour a piedi interamente dedicato al Rione Sanità Altre "Sea Destinations" che saranno offerte da Costa Smeralda nel corso del suo itinerario sono il " Santuario dei Cetacei - Light Show ", uno spettacolo di luci che svelerà i segreti di alcune delle creature marine più affascinanti che popolano il Santuario dei Cetacei, come balene, delfini e megattere, e " Mare delle Baleari - Mare di stelle " , un'esperienza in cui in mare aperto, immersi nel buio più profondo del Mediterraneo, gli ospiti potranno ammirare il cielo e le stelle come da nessun'altra parte, guidati da un ufficiale di bordo. Costa Smeralda è una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che Costa è stata la prima al mondo a introdurre nell'industria delle crociere. L'LNG ha, infatti, emissioni inferiori a quelle



Mar 20, 2024 L'ammiraglia Costa sarà a Napoli tutti i mercoledì sino a fine novembre, per crociere in Italia, Francia e Spagna. Da giugno, accanto alle destinazioni a "terra", l'itinerario si arricchirà con nuove destinazioni da vivere a bordo, durante la navigazione, come la colazione tipica caprese di fronte allo splendido panorama dei Faraglioni. Genova - Costa Smeralda, la nave protagonista dell'ultima edizione di Sanremo, ha inaugurato oggi la stagione 2024 di Costa Crociere a Napoli. Nel corso dell'anno l'ammiraglia battente bandiera italiana visiterà Napoli ogni settimana, sino al 27 novembre, sempre nella giornata di mercoledì. Si tratta di un gradito ritorno in una più belle e apprezzate destinazioni del Mediterraneo occidentale, dove Costa Smeralda aveva già operato regolarmente nel 2021. Oltre a Costa Smeralda, anche Costa Fascinosa effettuerà due scali a Napoli, uno in primavera e uno in autunno, nel corso di altrettante crociere tra Mar Tirreno e Mar Ionio. In totale, gli scali di Costa Crociere a Napoli nel 2024 saranno 40, numero in linea con il traffico fatto registrare nel 2023. L'itinerario 2024 di Costa Smeralda andrà alla scoperta di Italia, Francia e Spagna, tra atmosfere senza tempo, città d'arte, spiagge e paesaggi splendidi, con tappe a Napoli, Civitavecchia/Roma, Genova, Marsiglia, Barcellona e Cagliari. Da giugno questo itinerario si arricchirà con una grande novità, disponibile solo con Costa: le "Sea Destinations". Accanto alle esperienze che porteranno a scoprire le destinazioni a terra, Costa Smeralda offrirà, infatti, nuove esperienze da godersi a bordo, durante la navigazione, per vivere al meglio luoghi iconici compresi nella rotta della nave. Ad esempio, prima dell'arrivo di Costa Smeralda a Napoli, gli ospiti potranno gustarsi, a bordo della nave, una colazione tipica caprese di fronte allo spettacolare panorama dei Faraglioni, illuminati dalle prime luci del giorno. Una volta arrivati in porto, gli ospiti potranno scendere a visitare Napoli da un punto di vista unico, con esperte guide locali, grazie alle escursioni proposte da Costa, che valorizzano al

Sea Reporter

Focus

dei combustibili tradizionali usati in ambito marittimo: oltre a ridurre le emissioni di CO2 fino al 20%, evita quasi totalmente le emissioni di ossido di azoto, ossido di zolfo e particolato. L'intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave è soddisfatto trasformando quella del mare tramite l'utilizzo di dissalatori, e il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio, che sono parte di un approccio integrato, finalizzato alla concretizzazione di progetti di economia circolare. I legni di mare che arredano le isole del ristorante Archipelago, che propone i menù ideati da tre grandi chef, Bruno Barbieri Hélène Darroze e Ángel León , per esplorare le destinazioni anche attraverso il cibo, sono stati recuperati grazie ai "Guardiani della Costa" , il programma di educazione ambientale per la salvaguardia del litorale Italiano promosso dalla Costa Crociere Foundation . Per ogni cena che si degusterà ad Archipelago, Costa Crociere donerà parte del ricavato per sostenere progetti ambientali e sociali della fondazione. Gli interni della nave sono il frutto di un progetto creativo straordinario, curato da Adam D. Tihany, nato per esaltare e far vivere in un'unica location i colori e le atmosfere dell'Italia. Arredamento, illuminazione, tessuti e accessori sono tutti " Made in Italy ", creati da 15 partner altamente rappresentativi dell'eccellenza italiana. Il design italiano è inoltre protagonista nel CoDe - Costa Design Museum il primo museo realizzato su una nave da crociera, a cura di Matteo Vercelloni. Lo spazio si sviluppa su 400m ed è pensato per cogliere lo spirito del "gusto italiano" attraverso una selezione di oltre 470 pezzi.

Disney porta nel Mediterraneo la nave da crociera Fantasy: ecco in quali porti italiani arriverà

Da Civitavecchia a Genova, saranno sette le città italiane che a partire da maggio accoglieranno la nave Disney Genova - Per la sua prima stagione estiva in Europa, la nave da crociera Disney Fantasy coprirà i porti del Mediterraneo e del Nord Europa. La nave da 2.500 passeggeri offrirà inizialmente crociere da cinque a 12 notti da Barcellona e Civitavecchia da maggio a fine luglio 2025. I piani della nave nel Mediterraneo includono anche una crociera speciale di 12 notti verso le isole greche, con tre scali in Grecia, due in Italia e unica tappa della stagione a La Valletta, Malta. I porti italiani toccati dalla Fantasy, oltre a Civitavecchia, saranno Livorno, Messina, Catania, Napoli, Genova e Palermo. A partire dalla fine di luglio e fino a settembre, Disney Fantasy avrà invece come homeport Southampton, da dove offrirà una serie di viaggi da tre a otto notti verso varie destinazioni nel nord della Spagna, Francia, Belgio, isole britanniche, Paesi Bassi, Norvegia, Islanda e Svezia.



Shipping Italy

Focus

Adria Ferries studia una nuova linea fra Italia e Montenegro

Porti Alberto Rossi conferma l'avvio di un'analisi di mercato per un possibile collegamento fra Bar e Bari di Redazione SHIPPING ITALY. Adria Ferries ha avviato lo studio di una nuova linea per il trasporto marittimo di passeggeri e auto fra le due sponde del Mar Adriatico. Secondo quanto riporta l'Ansa l'analisi di mercato riguarderebbe un collegamento marittimo con traghetto da Ancona a Bar, in Montenegro, da istituirsi entro il 2024. Questo quanto emerso da un incontro che il premier montenegrino Milojkovic Spajic ha avuto a Podgorica con l'amministratore delegato di Adria Ferries, Alberto Rossi. Secondo quanto riferito dai media serbi, per Spajic si tratterebbe del "collegamento più veloce fra Montenegro e Europa occidentale", e l'iniziativa avrebbe effetti positivi sul turismo per entrambi i Paesi. A SHIPPING ITALY l'amministratore delegato di Adria Ferries ha fatto sapere che è stato "messo allo studio un collegamento Bari - Bar. Lo facevamo nel 1997 con Adriatica di Navigazione. Allo stato attuale è solo uno studio in quanto la popolazione montenegrina è composta in tutto di 600.000 abitanti (non tanti)". Rossi ha poi evidenziato che un eventuale avvio della linea "dipenderebbe dalla eventuale disponibilità di navi che attualmente sono tutte impegnate". La flotta di Adria Ferries in questo momento è composta da tre navi ro-pax. N.C. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY Il prossimo 24 maggio a Napoli torna il Business Meeting di SHIPPING ITALY sul mercato traghetti e ro-ro.



Assarmatori e Confitarma: "Direttiva Ets, extracosti per 3 miliardi"

Genova - Assarmatori e Confitarma hanno inviato al Comitato di Esperti nominato in seno al Cipom (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) e al Capo di Gabinetto del Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile Riccardo Rigillo l'aggiornamento del documento "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo", redatto insieme a Eni con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e RINA, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo scorso. Il documento definisce un orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. Tale lavoro contiene, inoltre, un'articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull'ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva Ets (Emission Trading System) e IMO, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali. Secondo una ricerca condotta anche da RINA e contenuta nell'aggiornamento del documento, l'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo comporterà nel 2024 più di tre miliardi di costi da parte delle compagnie a causa delle emissioni di CO2 prodotte. Il dato è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell'ETS che prevede vengano restituite nel 2025 le quote solo per il 40% delle emissioni di CO2 relative al 2024 e considerato il valore delle quote di CO2 (EU Allowances - EUA) pari a un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica. Un elemento questo che rende ancor più rilevante il tema della decarbonizzazione dello shipping e ancor più importante il coinvolgimento delle istituzioni, raccolte in Italia intorno al CIPOM. "Aver lavorato insieme a questo documento e averlo presentato congiuntamente al CIPOM e alla struttura del Ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile rimarca ancora una volta la volontà degli armatori - e tante aziende hanno dato un forte contributo a questo lavoro - di fare tutto quanto in loro potere nell'ottica della decarbonizzazione del trasporto marittimo. Abbiamo offerto agli Esperti un lavoro che riteniamo completo e che identifica le diverse strade percorribili, non necessariamente in conflitto, per diminuire l'impronta carbonica dello shipping in modo razionale. In questo percorso, tuttavia, l'armamento non può essere lasciato solo: occorrono risposte da parte dell'industria di terra per l'individuazione e la produzione dei fuel alternativi, un accompagnamento delle istituzioni e un sistema regolatorio nazionale, comunitario e internazionale pragmatico, che non

The Medi Telegraph	
Assarmatori e Confitarma: "Direttiva Ets, extracosti per 3 miliardi"	
03/20/2024 19:29	STEFANO MESSINA:
<p>Genova - Assarmatori e Confitarma hanno inviato al Comitato di Esperti nominato in seno al Cipom (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) e al Capo di Gabinetto del Ministero per le Politiche del Mare e la Protezione Civile Riccardo Rigillo l'aggiornamento del documento "La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo", redatto insieme a Eni con la collaborazione di tre delle più grandi aziende produttrici di motori navali (Wärtsilä, WinGD e MAN Energy Solutions), oltre a Unem, Federchimica/Assogasliquidi, Assocostieri e RINA, che ha supervisionato il lavoro di 40 esperti iniziato nel marzo scorso. Il documento definisce un orientamento strategico, a partire dall'analisi dell'evoluzione tecnologica dei motori e dalla disponibilità, anche in termini di infrastrutture, di vettori energetici a ridotta intensità carbonica. Tale lavoro contiene, inoltre, un'articolata analisi delle opzioni disponibili per la decarbonizzazione del settore basata sull'ottimizzazione delle curve di costo e le disponibilità tecnologiche nel breve e medio termine, per consentire agli armatori di rispondere ai target del regolamento FuelEU Maritime, ai requisiti della direttiva Ets (Emission Trading System) e IMO, nonché agli altri ulteriori adempimenti nazionali. Secondo una ricerca condotta anche da RINA e contenuta nell'aggiornamento del documento, l'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo comporterà nel 2024 più di tre miliardi di costi da parte delle compagnie a causa delle emissioni di CO2 prodotte. Il dato è stimato sulla base delle emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) nel 2022, tenuto conto di un periodo di introduzione graduale dell'ETS che prevede vengano restituite nel 2025 le quote solo per il 40% delle emissioni di CO2 relative al 2024 e considerato il valore delle quote di CO2 (EU Allowances - EUA) pari a un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica. Un elemento questo che rende ancor più rilevante il tema della decarbonizzazione dello shipping e ancor più importante il coinvolgimento delle istituzioni, raccolte in Italia intorno al CIPOM. "Aver lavorato insieme a questo documento e averlo presentato congiuntamente al CIPOM e alla struttura del Ministro per le Politiche del Mare e la Protezione Civile rimarca ancora una volta la volontà degli armatori - e tante aziende hanno dato un forte contributo a questo lavoro - di fare tutto quanto in loro potere nell'ottica della decarbonizzazione del trasporto marittimo. Abbiamo offerto agli Esperti un lavoro che riteniamo completo e che identifica le diverse strade percorribili, non necessariamente in conflitto, per diminuire l'impronta carbonica dello shipping in modo razionale. In questo percorso, tuttavia, l'armamento non può essere lasciato solo: occorrono risposte da parte dell'industria di terra per l'individuazione e la produzione dei fuel alternativi, un accompagnamento delle istituzioni e un sistema regolatorio nazionale, comunitario e internazionale pragmatico, che non</p>	

The Medi Telegraph

Focus

fissi obiettivi irrealistici e non funzionali per una vera sostenibilità ambientale", dichiarano Mario Zanetti, Presidente di Confitarma e Stefano Messina, Presidente di Assarmatori.