



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti**  
**venerdì, 29 marzo 2024**

# INDICE



## Prime Pagine

29/03/2024 <b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 29/03/2024	8
29/03/2024 <b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 29/03/2024	9
29/03/2024 <b>Il Foglio</b> Prima pagina del 29/03/2024	10
29/03/2024 <b>Il Giornale</b> Prima pagina del 29/03/2024	11
29/03/2024 <b>Il Giorno</b> Prima pagina del 29/03/2024	12
29/03/2024 <b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 29/03/2024	13
29/03/2024 <b>Il Mattino</b> Prima pagina del 29/03/2024	14
29/03/2024 <b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 29/03/2024	15
29/03/2024 <b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 29/03/2024	16
29/03/2024 <b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 29/03/2024	17
29/03/2024 <b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 29/03/2024	18
29/03/2024 <b>Il Tempo</b> Prima pagina del 29/03/2024	19
29/03/2024 <b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 29/03/2024	20
29/03/2024 <b>La Nazione</b> Prima pagina del 29/03/2024	21
29/03/2024 <b>La Repubblica</b> Prima pagina del 29/03/2024	22
29/03/2024 <b>La Stampa</b> Prima pagina del 29/03/2024	23
29/03/2024 <b>Milano Finanza</b> Prima pagina del 29/03/2024	24

## Primo Piano

28/03/2024 <b>CivOnline</b> Adsp, verso la firma dell'accordo	25
--	----

## Venezia

28/03/2024 **Shipping Italy**  
Cambiano le regole di accessibilità nautica a Venezia

27

## Savona, Vado

28/03/2024 **Savona News**  
NatpowerH, parla savonese la prima rete al mondo di idrogeno per la nautica

28

## Genova, Voltri

28/03/2024 <b>Genova Today</b> Nuova diga, Anac precisa: "Irregolarità evidenziate dal 2023"	30
28/03/2024 <b>Ship Mag</b> Diga di Genova, Salvini attacca l'Anac: "Un pezzo di Stato rema contro l'Italia"	32
28/03/2024 <b>Shipping Italy</b> Tutti destinati alla diga di Genova i nuovi fondi Pnc-Pnrr ai porti (330 milioni)	33
28/03/2024 <b>Shipping Italy</b> Il rigassificatore di Livorno in rotta verso il porto di Genova	35
28/03/2024 <b>The Medi Telegraph</b> Saimare, nel 2023 utile record a 1,6 milioni di euro	36

## La Spezia

28/03/2024 <b>Città della Spezia</b> Campo in ferro, Sommariva: "L'assetto del Ponente della base navale deve cambiare. A buon punto il dialogo con la Marina per averlo indietro bonificato"	38
28/03/2024 <b>Il Nautilus</b> Nasce alla Spezia la prima scuola di vela Hansa 303 rivolta a persone con disabilità fisiche, intellettive e psichiche	41

## Ravenna

28/03/2024 <b>(Sito) Ansa</b> Logistica e infrastrutture temi chiave per la competitività E-R	43
28/03/2024 <b>Ravenna Today</b> Addio alle Torri Hamon, Italia Nostra vuole salvarle: "La demolizione potrebbe essere fuorilegge"	44

28/03/2024 <b>RavennaNotizie.it</b>	46
Italia Nostra Ravenna: Ravenna, città indegna del proprio passato antico e recente, distrugge il suo Pantheon. Fuorilegge la demolizione?	
28/03/2024 <b>ravennawebtv.it</b>	48
Italia Nostra: "Ravenna distrugge il suo Pantheon, demolizione forse fuorilegge?"	
28/03/2024 <b>Tele Romagna 24</b>	50
EMILIA-ROMAGNA: Infrastrutture, le più urgenti nel 'Libro bianco' di Regione e Unioncamere	

## Livorno

28/03/2024 <b>(Sito) Adnkronos</b>	52
Torna il ponte fra Italia e Corsica ripartono le linee di Moby fra Livorno e Bastia piu' giorni, piu' posti, piu' comodita', piu' servizi di bordo e la "Moby Night"	
28/03/2024 <b>Agenparl</b>	54
Presentazione porto turistico	
28/03/2024 <b>Corriere Marittimo</b>	56
Guerrieri: Terminal Darsena Toscana /Grimaldi, un'opportunità non un pericolo	
28/03/2024 <b>FerPress</b>	59
Porto di Livorno: Azimut Benetti Group e D-Marin avviano lavori per futuro scalo turistico	
28/03/2024 <b>Il Nautilus</b>	61
Grimaldi/TDT, la priorità è tutelare il traffico container	
28/03/2024 <b>Informare</b>	64
Guerrieri (AdSP Livorno): il passaggio del terminal TDT a Grimaldi non avrà un impatto sui container	
28/03/2024 <b>Informatore Navale</b>	66
Grimaldi/TDT, la priorità è tutelare il traffico container	
28/03/2024 <b>Informatore Navale</b>	69
AZIMUT BENETTI GROUP E D-MARIN INIZIANO I LAVORI DI COSTRUZIONE DEL FUTURO PORTO TURISTICO DI LIVORNO	
28/03/2024 <b>Informazioni Marittime</b>	71
Terminal Darsena Toscana, Guerrieri: "L'acquisizione da parte di Grimaldi è un'opportunità"	
28/03/2024 <b>Messaggero Marittimo</b>	74
AdSp Livorno: "Grimaldi/TDT, la priorità è tutelare il traffico container"	
28/03/2024 <b>Port News</b>	77
Grimaldi/TDT, la priorità è tutelare il traffico container	
28/03/2024 <b>Port News</b>	80
Livorno, ad aprile partono i lavori del porto turistico	
28/03/2024 <b>Shipping Italy</b>	82
Guerrieri: "Al Terminal Darsena Toscana rotabili non a discapito dei container"	

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

29/03/2024 <b>corriereadriatico.it</b>	84
La Riviera delle Palme vuole la nuova darsena, pronta la proposta di adeguamento	
28/03/2024 <b>Sea Reporter</b>	85
Parte il nuovo corso in "Ingegneria delle Infrastrutture energetiche e della logistica in ambito portuale"	

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

28/03/2024 <a href="#">CivOnline</a> Adsp, verso la firma dell'accordo	89
28/03/2024 <a href="#">La Provincia di Civitavecchia</a> Adsp, verso la firma dell'accordo	90

## Salerno

28/03/2024 <a href="#">Cronache Della Campania</a> Sicurezza: nel Salernitano attenzione su porto, aeroporto e stazioni	91
--	----

## Bari

28/03/2024 <a href="#">Bari Today</a> Lotta allo sfruttamento sessuale e lavorativo, più di 1300 persone salvate dalle Unità di strada del progetto 'La Puglia Non Tratta'	92
28/03/2024 <a href="#">Italpress</a> Progetto "La Puglia non tratta", Emiliano "Facciamo antimafia"	96
28/03/2024 <a href="#">Puglia Live</a> Bari - Emiliano alla conferenza stampa della quinta edizione de "La Puglia Non Tratta"	98
28/03/2024 <a href="#">Rai News</a> Dal 1° ottobre 2022 al 29 febbraio 2024 migliaia le persone contattate dalla rete di associazioni	103

## Brindisi

28/03/2024 <a href="#">(Sito) Ansa</a> Versalis rinuncia al ricorso su lavori colmata in porto Brindisi	104
28/03/2024 <a href="#">Brindisi Report</a> Porto di Brindisi, cassa di colmata: accordo trovato tra Autorità Portuale e Versalis	105
28/03/2024 <a href="#">Brindisi Report</a> Ampliamento discarica, confronto in commissione: "Grave l'assenza della maggioranza"	107
28/03/2024 <a href="#">Il Nautilus</a> Porto di Brindisi: cassa di colmata, accordo trovato tra AdSPMAM e Versalis	109
28/03/2024 <a href="#">Informare</a> Porto di Brindisi, risoluzione bonaria del contenzioso con Versalis	111
28/03/2024 <a href="#">Informazioni Marittime</a> Porto di Brindisi, accordo Adsp-Versalis per la cassa di colmata	112

28/03/2024	<b>Messaggero Marittimo</b>	114
	Brindisi: si chiude il contenzioso sulla cassa di colmata	
28/03/2024	<b>Puglia Live</b>	116
	Porto di Brindisi: cassa di colmata, accordo trovato tra AdSPMAM e Versalis	
28/03/2024	<b>Shipping Italy</b>	118
	Torna il sereno fra Versalis (Eni) e il porto di Brindisi	

---

## Taranto

28/03/2024	<b>Puglia Live</b>	120
	I sindacati in costante monitoraggio su inter proroga della TARANTO PORT WORKERS AGENCY	

---

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

28/03/2024	<b>(Sito) Ansa</b>	121
	Infrastrutture e intermodalità, convegno Unioncamere Calabria	
28/03/2024	<b>Stretto Web</b>	123
	Unioncamere Calabria, il roadshow camerale su infrastrutture e trasporti	

---

## Olbia Golfo Aranci

28/03/2024	<b>FerPress</b>	126
	Porto di Olbia: affidato lotto di gara per servizi di trasporto passeggeri	
28/03/2024	<b>Olbia Notizie</b>	127
	Servizi di trasporto passeggeri nel porto di Olbia: aggiudicato il secondo loto	

---

## Cagliari

28/03/2024	<b>Sardegna Reporter</b>	128
	Wärtsilä, Ugl Metalmeccanici: "Si comincia a fare sul serio? Noi ci siamo"	

---

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

28/03/2024	<b>Stretto Web</b>	129
	Villa, minoranza ancora all'attacco: "metodo Caminiti e arroganza istituzionale"	
28/03/2024	<b>TempoStretto</b>	131
	"La Regione latita sul Margherita, come sull'ex Sanderson"	
28/03/2024	<b>TempoStretto</b>	133
	Reggio. Consegnato il cantiere del Museo del Mare per la bonifica da ordigni bellici	

---

## Catania

28/03/2024 (Sito) Ansa	135
Controlli su sicurezza, fermata nave mercantile a Catania	
28/03/2024 La Sicilia Web	136
Fermo amministrativo di nave mercantile per carenze sicurezza	
28/03/2024 LiveSicilia	137
Porto Catania, fermo amministrativo per una nave mercantile da Panama	
28/03/2024 New Sicilia	138
Fermo amministrativo per una nave mercantile straniera al porto di Catania	

## Palermo, Termini Imerese

28/03/2024 Shipping Italy	139
Liberty Lines valuta ancora la demolizione di Atanis e Mantegna	

## Focus

28/03/2024 Il Nautilus	140
Trasporto merci via mare: per le compagnie navali la tassa europea sulle emissioni di gas serra è occasione di profitto	
28/03/2024 Informare	142
Assarmatori, bene la posizione dell'Italia in sede UE a tutela del trasporto marittimo	
28/03/2024 Informatore Navale	143
Italia prudente a Bruxelles sulla revisione dell'ETD - Assarmatori: "Posizione che tutela il trasporto marittimo"	
28/03/2024 Port Logistic Press	144
Domenica tv: la verve di Flaminio Omoboni darà anima alla stagione nuova estiva delle crociere	
28/03/2024 Sea Reporter	145
Assarmatori: Italia prudente a Bruxelles sulla revisione ETD	
28/03/2024 Ship Mag	146
Fincantieri ha firmato un contratto da 1,18 miliardi con l'Indonesia	
28/03/2024 Shipping Italy	147
La chiusura del porto a Baltimora costringe Grimaldi a rivedere i piani operativi di alcune navi	

VENERDÌ 29 MARZO 2024

www.corriere.it

In Italia (con "Sette") EURO 2,20 | ANNO 149 - N. 76

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821  
Roma, Via Campania 50/C - Tel. 06 688261

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397310  
mail: servizioclienti@corriere.it

**In sedia a rotelle**  
Francesco lava e bacia i piedi delle detenute  
di Gian Guido Vecchi  
a pagina 20



**Acerbi e la sentenza**  
«Triste, abbiamo perso tutti»  
di Monica Colombo e Paolo Tomaselli  
a pagina 42



Terroristi islamici

## SE TORNA IL TERZO ATTORE

di Goffredo Buccini

**L**a storia non si ripete ma spesso fa rima con sé stessa, diceva Mark Twain. E, finora, la rima con gli anni Trenta del secolo scorso ci era apparsa a tratti inquietante per come risuonava pedissequa: la brama imperiale di un dittatore, l'invasione di uno Stato confinante con un pretesto etnico, la balbettante risposta delle democrazie occidentali indebolite dall'assolutismo pacifista, quella singolare cecità che induce a non riconoscere un nemico nemmeno quando questi viene a bussare alla porta.

continua a pagina 24

Aiuti militari

## LA SPINTA (DI PRAGA) PER KIEV

di Giuseppe Sarcina

**L**a Repubblica Ceca porta a termine l'iniziativa che aveva lanciato qualche settimana fa, tra un certo scetticismo: consegnerà, entro il mese di aprile, un milione di proiettili per artiglieria all'Ucraina. La «formula Ceca», si potrebbe dire, l'azione «privata» di Praga, quindi, si è rivelata più veloce e più efficace dei piani messi a punto dalle istituzioni di Bruxelles. E, vista l'emergenza a Kiev, potrebbe diventare un modello. Anche l'Unione europea, infatti, aveva promesso di inviare un milione di colpi a Volodymyr Zelensky entro marzo 2024.

continua a pagina 9

Budapest Il padre prova di forza di Orbán. E il tribunale di Milano rimette in libertà l'altro indagato

## Salis, negati i domiciliari

L'italiana ancora in aula in catene. Tajani: il giudice sbaglia, ma no allo scontro



**N**egati ancora, a Budapest, gli arresti domiciliari a Flavia Salis, in aula con i ceppi ai piedi. Mentre ieri il tribunale di Milano ha liberato il suo coindagato. Lo scontro politico.

da pagina 2 a pagina 4

GIANNELLI



L'INTERVISTA / NORDIO

«I test servono, si verrà giudicati da figure idonee»

di Virginia Piccolillo

**T**anti magistrati, dice Nordio, «hanno assistito ad atteggiamenti eccentrici di qualche collega. Molti casi sono finiti al Csm, altri coperti da verocondo riserbo. I test psicoattitudinali per le toghe servono per essere giudicati da figure idonee. Io anni fa ho fatto il Minnesota».

a pagina 5

Lo zar «Dall'Ucraina soldi ai terroristi dell'Isis». E poi avvisa la Nato

**La minaccia di Putin: «Pronti a colpire gli F-16»**

di Fabrizio Dragoset

Il presidente russo Vladimir Putin si siede nella cabina di pilotaggio di un simulatore di elicottero nel centro di Torzhok, nella regione di Tver

**P**utin avverte la Nato. «Gli F-16 a Kiev? Se li usano li colpiremo anche nelle vostre basi. Se verranno utilizzati da aeroporti di Paesi terzi — ha precisato lo zar —, per noi saranno un obiettivo legittimo, non importa dove si trovino». Poi ha bollato come «totale assurdità» l'intenzione di attaccare la Nato. Ma insiste: «Soldi ucraini ai terroristi dell'Isis». La retorica e le minacce.

a pagina 9

Scuola Il Pd: post sgrammaticato

**Valditara e le classi: gli alunni italiani siano più della metà**

di Gianna Fregonara e Orsola Riva

**N**elle classi, la maggioranza degli alunni deve essere di italiani». Così il ministro Valditara dopo che Salvini, riaprendo la polemica sul Ramadan chiusa da Mattarella, aveva parlato di un tetto del 20% di stranieri in aula. Il Pd: post sgrammaticato. a pagina 20 commento di Gian Antonio Stella a pagina 24

IL MESSAGGIO DELL'IMPRENDITORE: STO BENE

**Briatore operato al cuore «Un tumore benigno»**

di Elvira Serra

**F**lavio Briatore è stato operato al cuore per un tumore benigno. L'imprenditore, 73 anni, ha subito l'intervento al San Raffaele di Milano il 19 marzo ed è stato dimesso ieri.

a pagina 21

IL CAFFÈ  
di Massimo Gramellini

**D**ue anni fa il professor Luciano Canfora, illustre collaboratore del nostro giornale, definì Giorgia Meloni «neonazista nell'anima» davanti agli studenti di un liceo di Bari. Non condivise il giudizio del professore, ma questo non mi impedisce di pensare che Meloni abbia commesso due errori: uno nel querelare Canfora e l'altro, ancora più grave, nel non aver ritirato la querela dopo essere diventata presidente del Consiglio. Invece il 16 aprile comincerà il processo e non vorrei essere nei panni del giudice che sul banco dell'accusa troverà la premier del suo Paese.

Da sempre i politici hanno la querela facile: nascondono l'insorgenza sotto la maschera del vittimismo. E quando ricoprono un incarico istituzionale tendono

**Querelare stanca**

a comportarsi come se non l'avessero: pensano che così sembreranno più simpatici e alla mano. Io invece li preferirei compresi nel ruolo, con tutti i privilegi e gli impedimenti che ne derivano. Tra quest'ultimi rientra l'inopportunità di portare in tribunale un privato cittadino, soprattutto per un presunto reato di opinione. «Io sono Giorgia» non è più Giorgia: non fino a quando sarà la presidente del Consiglio. E da una presidente del Consiglio ci si aspetta che rinunci a trascinarsi dietro le vecchie querelle, così come a farne di nuove. Non certo per magnanimità, e non solo per intelligenza politica, ma per senso dello Stato.

P.S. Il Caffè augura a tutti una buona Pasqua senza querelle.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Foto: B. B. Sped. I.M.P. - BL 353/2003 (www.libretto.it) 1.1.02004 art. 1, c. 1 D.G.R. Milano  
40329  
Barcode: 9 771120 486098





Budapest: Ilaria Salis di nuovo incatenata al guinzaglio davanti ai giudici, che le negano ancora i domiciliari. La moral suasion di Meloni su Orbán funziona



Energia rinnovabile  
a prezzi accessibili

Venerdì 29 marzo 2024 - Anno 16 - n° 88  
Redazione: via di San'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

# il Fatto Quotidiano

NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO



€ 2,00 - Arretrati: € 3,00  
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (confr. In L. 27/02/2004 n. 40)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

## SCAMBI BOOM NEL 2023

L'Italia dà 9 mln di armi a Israele e triplica l'import



© BISBILIA E GROSSI  
A PAG. 2 - 3

## "COLPIREMO GLI F-16"

Putin: "Attaccare l'Ue? Mai". Altre accuse all'Ucraina

© IACCARINO A PAG. 5

## NO A MACRON SU KIEV

Meloni: "Pacifisti da divano". L'85% è contro la guerra

© GIARELLI E RODANO  
A PAG. 4 - 5

## CAMPAGNA EUROPEE

Bis di Del Debbio a Rete4 per tirare la volata di FdL e FI

© SALVINI A PAG. 15

## » MEDUSA-MEDIOLANUM

**Quel Doris è metà Copernico e metà santo**

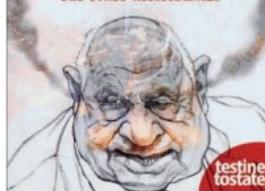
## » Nanni Delbecchi

I titoli non è originalissimo: C'è anche domani, ma Paola Cortellesi non c'entra, casomai c'entra Rossella O'Hara. C'è anche domani" è quello che susseguiva il padre a Ennio Dorisambino, e quello che il fondatore di Banca Mediolanum ripeterà per tutta la vita a sé e ai suoi collaboratori, i mitologici "consulenti globali" degli anni Ottanta poi trasfigurati in family banker.

A PAG. 13

## Mannelli

E' SEMPRE PERFETTAMENTE COTTO.  
COME SE PER TUTTA LA VITA  
AL POSTO DEI TESTI SI FORSE FATTO  
DEI TOAST ATTUDINALI



## SUPERBONUS

Proteste per il taglio, scontro nel governo  
Alt 110%, persi 25 mila posti  
Retromarcia sui terremotati

■ Giorgetti era contrario, vedendo il rischio di una manovra-bis. Ma poi PdL ha imposto la deroga per le ricostruzioni post-sisma. Le aree penalizzate erano tutte a guida centrodestra

© BORZI, DE RUBERTIS E PALOMBI A PAG. 8 - 9



## SALVINI&C. ATTACCO ALL'ANTICORRUZIONE PER LA DIGA DI GENOVA

# Libera Tangentopoli per un'Italia migliore



## "CI REMA CONTRO"

ACCUSE ALL'ANAC CHE BOCCIA IL REGALO A SALINI. ULTIMO ASSIST ALL'ILLEGALITÀ: REATI VIA, PM OSTACOLATI E AUTORITÀ NEL MIRINO

© DI FOGGIA E MOIZO A PAG. 6

## 200 MILN A HEART LIFE CROCE AMICA

Le ambulanze di Camera e Lazio alla ditta di imputati per frode, turbativa d'asta e sfruttamento

© DI BENEDETTO A PAG. 7

## 800MILA EURO EXTRA

La Camera si fa Spa: zero controlli sui servizi interni



© PROGETTI  
A PAG. 7

## LE NOSTRE FIRME

- **Montanari** Università, parola a tutti [a pag. II](#)
- **Sansa** Anch'io bocciato da quei test [a pag. II](#)
- **Lillo** Cent'anni dopo: Matteotti chi? [a pag. 17](#)
- **Rinaldi** Roma, le guerre e il rispetto [a pag. 16](#)
- **Barbacetto** Milano cara: è Genova? [a pag. II](#)
- **Lutazzi** Come ti tarocco l'intervista [a pag. 10](#)

## DOROTHY JOHNSON

Buffalo Woman:  
banditi e sceriffi  
(ma anche pietà)

© DI FAZIO A PAG. 18



## La cattiveria

Nordio, test Minnesota per i magistrati:  
"Sapendo che solo i matti negano  
di essere matti, lei è un matto?"

LA PALESTRA/LEA LUCCHESI

## Ha stato Conte

### » Marco Travaglio

ta uscendo a puntate la nuova stagione della fortunata serie "Ha stato Conte". Il quale lasciò Palazzo Chigi il 13 febbraio 2021 (1.130 giorni fa). Ma tutto ciò che accade di brutto nell'orbe terracquea è sempre colpa sua. Invece le cose belle, tipo i 209 miliardi di Purr strappati in Europa nel 2020, mai: Sambuca Molinari e Severgnini scrivono che quei soldi li ha ottenuti Super-Mario un anno prima di arrivare (con la sola forza del pensiero). Poi però Draghi e Meloni non riescono a spenderli e tutti tornano a scrivere che, sì, li ha ottenuti Conte, ma non ha presi "troppi". La puntata sul Superbonus è ancor più avvincente: varato il 19.5.2020, il 110% fu gestito per 8 mesi da Conte, per 17 da Draghi e per 17 dalla Meloni. Giorgetti l'ha seguito per 37 mesi, da ministro dello Sviluppo con Draghi e dell'Economia con la Meloni. E ora, tomo tomo cacchio cacchio, annuncia "norme per monitorare" il Superbonus "scriveto e devastante per la finanza pubblica" e i nuovi bonus edili creati da lui, di cui ignora l'impatto dopo che il suo ministero ha sbagliato le stime di 60 miliardi. Ma la colpa è sempre di Conte, che aveva varato il 110% come misura provvisoria per rilanciare l'economia post-Covid (il più alto rimbalzo del Pil dell'intera Ue) e poi ricalibrarlo con un *decoupage* negli anni seguenti, ma non poté farlo perché fu rovesciato e rimpiazzato da Draghi (che sul Superbonus passicò a lungo, ma senza mai denunciare alcun buco scriteriato e devastante) e da Giorgetti. Che ora finge di aver passato gli ultimi 37 mesi sulla luna: anche quando la sua Lega, FdL e FI promettevano di "mantenere e ampliare" il 100%; quando Giorgetta e Giorgetti s'inchinavano al Pacco di Stabilità franco-tedesco scriteriato e devastante che ci frigherà dai 13 ai 14 miliardi all'anno; e quando lasciavano alle banche miliardi di extraprofiti per non fare la bua a Mediolanum.

Ma la puntata più spassosa della serie è quella sui papaveri putiniani insigniti da Mattarella delle massime onorificenze repubblicane. Il radicale Giulio Manfredi ricorda a Francesco Merlo su Repubblica che nel 2017 il portavoce di Putin, Peskov, divenne Commendatore al merito: lo decorò personalmente Mattarella durante una visita di Stato a Mosca. Ma Merlo, dopo accurate indagini, scopre il vero colpevole: sono "le vergognose onorificenze elargite dai governi Conte-1 e Conte-2" e "ritirarle è difficile perché l'Italia filorussa è più forte e spavalda". Quindi Conte, salito a Palazzo Chigi per la prima volta il 1.6.2018, decorava putiniani a manetta già nel 2017, scavalcando l'allora premier Gentiloni e subornando il povero Mattarella, incapace d'intendere e volere. Ora Merlo è richiestissimo per la nuova serie "Balle spaziali".



# IL FOGLIO

quotidiano



Rip. da N. Pavia - UL 16/03/2019 Cose L. 4899H Art. 1, c. 1, D.R.C. MILANO



ANNO XXIX NUMERO 76

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDÌ 29 MARZO 2024 - € 1,90 + € 0,50 con il FOGLIO REVIEW n. 27

## Da complementari ad alternativi. Da Putin a Trump fino all'Ue. Un video di 30 secondi del leghista ci spiega cosa è cambiato tra Meloni e Salvini

**I**l ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ieri mattina ha postato su sua social un video di trenta secondi, particolarmente struttivo. Il video è un frammento dell'intervista due merci che sarà dal leader della Lega a Bruno Vespa e contiene due elementi di notevole interesse. Il primo elemento riguarda l'«istinto naturale mostrato dal vicepresidente nel declinare uno degli elementi chiave dell'opera di Trump»: la posteriorità. O se volete essere meno retorici, l'«istinto naturale di evitare i confronti». In pochi secondi un numero così di fatto fa trasformare un maggiore Donald Trump. Al termine secondo del video, Salvini dice che votare Lega significa fare una scelta di «corromere» (come piuttosto ha scritto Carlo Cespi di Papella Politica). Il Salvini coerente dieci anni fa prometteva l'esita della Lega dall'euro, due anni fa votato un governo guidato da colui che l'euo l'ha salvato: Mario Draghi. Al settimo secondo, Salvini dice che votare Lega significa votare un par-

tito che non ha mai votato insieme con i socialisti a Bruxelles; ma Salvini dimentica di ricordare che la Lega, in questi anni, ha fatto di più e con i socialisti. In Italia, ha governato insieme per quasi due anni. Salvini dice poi che in questi cinque anni, in Europa, la Lega non ha mai votato contro le norme dell'Ue su queste dossier, più ancora, più integrazione, più solidarietà, è un apprezzio che va contro gli interessi italiani. Sono dettagli che si sommano naturalmente ad altri dettagli rilevanti che comprendono le posizioni diverse che Salvini e Meloni hanno avuto nei confronti della legge sulle imprese, sulla tutela della minoranza di Trump, sulla procedenza Btp, sulla bontà del Patto di stabilità, sulla riforma del mercato delle cifre, sulla alleazione europea. Non è una novità che il fatto che i partiti di centrodestra fiscano parte di mondi apparentemente incompatibili: l'uno con l'altro; ci si divideva sulle giurisdizioni, ma stava succi, sui fondamentali, alla fine era possibile intendersi. E' una novità invece il fatto che quei mondi appaiono oggi non più complementari ma semplice-

mente alternativi. La sua storia in cui si trova l'occidente, con una democrazia europea che prova a resistere all'aggressione della Russia, con un'America che prova a resistere al populismo transoceanico, con un'Europa che prova a resistere a chi cerca ogni giorno una scopia, più integrazione, più solidarietà, è un apprezzio che va contro gli interessi italiani. Sono dettagli che si sommano naturalmente ad altri dettagli rilevanti che comprendono le posizioni diverse che Salvini e Meloni hanno avuto nei confronti della legge sulle imprese, sulla tutela della minoranza di Trump, sulla procedenza Btp, sulla bontà del Patto di stabilità, sulla riforma del mercato delle cifre, sulla alleazione europea. Non è una novità che il fatto che i partiti di centrodestra fiscano parte di mondi apparentemente incompatibili: l'uno con l'altro; ci si divideva sulle giurisdizioni, ma stava succi, sui fondamentali, alla fine era possibile intendersi. E' una novità invece il fatto che quei mondi appaiono oggi non più complementari ma semplice-

## 517 item psicometrici per pm

Piccole integrazioni necessarie a una buona idea per selezionare futuri magistrati non "tecnicamente mati". Dal "disturbo della ontologia accusatoria" a "lo quello lo sfascio": corretto o scorretto?

**A** parte che, come racconta giornalista Steccanella, che difende il dottor Piercamillo Davio, colpevole

di Giuliano Ferrara

lista, aveva già detto tutto in un libro sull'ontologia accusatoria, cioè sul disturbo culturale di persone del suo futuro assiccato. A parte che a chi scrive è accaduto di essere assorbito per avere definito "tecnicamente mati" i magistrati, il magistrato e continuare verbale, il dottor Luca Tescaroli, che indaga da circa un mille anni su Berlusconi e le donne. A parte tutto, si potrebbe essere d'accordo con il decreto legislativo che impone ai candidati al ruolo di magistrato, esclusi i presenti e di ruolo s'intende, di sottoporsi dal gennaio del 2026 a test psicostituzionali, come avviene per i militari e i poliziotti, o altre categorie di funzionari solo a patto di chiarirsi su questo sistema psicométrico, accusate la parola, idealizzati alzò albori degli Quaranta della nostra era, che si chiama Minnesota Multiphasic Personality Inventory, scusate la sigla.

Il candidato dovrebbe rispondere

a 517 domande o item, scusate il gergo, segnando con la crocetta di una matita la risposta vera o falsa. Il professor Giuseppe Corigliano del Corriere, le affermazioni da sottoscrivere o smettere vanno da "Ho un buon appetito" a "Mio padre è o è stato una buona persona", da "Di solito mi domando quale ragione nasca una persona per farmi una gentilezza" a "Mi riesce difficile capire bene come una volta quello che leggo". Ora, dati delle domande, si può dire che il candidato, se non serve a sapere se il candidato sia un gourmet, se onori il padre secondo i comandamenti. Una se sia rincoglionito domanda mai concepita, perché se è rincoglionito, il candidato non capirà se è rincoglionito, a un momento di gentilezza usato verso di voi, pensare che possa essere una blandizia interessata e non un esempio genuino di generosità e cortesia, bù, può essere semplicemente un'acconciatura psicologica, un dubbio benigno. (segue a pagina quattro)

## Cercasi super Colle

Superbonus. Mattarella ha lo spazio per farsi sentire sull'equilibrio di bilancio, tutelato dalla Costituzione

Roma. Nell'ultimo mese il presidente Mattarella ha fatto la sua parte ai interventi spesso graditi a qualche pezzo della maggioranza di governo, per farsi di attualità che hanno uno stretto legame con i principi costituzionali. Ha ad esempio ricordato, dopo gli scontri di Pisa tra polizia e studenti, che "l'autoroutevezza delle forze dell'ordine non si misura sul manganello". Poi, parlando ai giornalisti, il presidente Sergio Mattarella ha ribattezzato la costituzionalità come "principio fondamentale per la nostra democrazia", ricordando alle associazioni di categoria che già avevano chiesto di non firmare la cosiddetta legge bagaglio che si è capito dello stato decisamente a favore di questa legge perché non la condivise "andrebbe al di là di qualunque limite posto dalla Costituzione". Infine, la lettera alla scuola di Pioltello, finita sotto accusa dalla stampa per aver deciso la chiusura in occasione della festa per la fine di Ramadán. (Capo segue nell'inserito II)

## Un Mazzotta semplice

Timido funzionario, elevato a ragioniere e accusato del buco Superbonus. Una vita

Roma. Al solito: "Spegne la luce per ultimo. Padre affettuoso. Tre figli. Biagio Mazzotta è una persona perbene, Biagio soffre". Enrico Morando, che è stato viceministro dell'Economia, nei governi Renzi e Gentiloni: "Sul Superbonus sono stati commessi errori, ma non deve permettere in alcuna maniera di ridimensionare il ruolo della pubblica amministrazione", dice Biagio. E' sopravvissuto a un errore da duecento miliardi? Quando al "bianco Biagio, al gran magro" Biagio, hanno chiesto che abbia potta, insomma "ma Biagio, ma davvero non ti sei accorto del buco Superbonus...". Mazzotta avrebbe balbettato che "i conti non li ho fatti io". Sta ora nella sua memoria il nome di Biagio, come il Dognin di Gogol', perché si può essere postumi anche da vivi e per Biagio, facendosi piccolo, dice addosso: "sono solo un ragioniere". Per trovare prenderi i governi a pedate, ma Biagio queste cose non le fa ora ci cali ei prende lui. (Capo segue nell'inserito IV)

## Testate locali nucleari

Analisi di un piccolo grande fenomeno nei giornali italiani: interessano e trovano editori

**L**a creazione del consenso non è un'arte nuova. Era stata data per morta quando apparve la democrazia, ma non è mai stata così facile. E' per creare il consenso alterare tutti i codici politici? E' ovviamente un tanto esagerato acomodare il patriarca dell'informazione Walter Lippmann, o le sue considerazioni sulla nascita del giornalismo come arte dei disaccoppi commerciali che precedevano le navi nei porti, per interrogarsi sulla suggestione di un ottentenne e potente armatore come Gianfranco Fini. Ma è invece di compiere il gesto di una città come il Secolo XIX di Genova. Certo, Aponte possiede una flotta marina forte e ha interessi portuali strategici, ma i disaccoppi non viaggiano più sul clipper o con i piccioni. Però rimane pur sempre vero, e non solo per l'Italia, che controllare i giornali, anche se di cabotaggio locale, è importante, anzi decisivo, per chi voglia essere influente, essere classe dirigente o di una classe dirigente politica essere la sponda. (Capo segue a pagina quattro)

## La scatola di Evan

Con l'arresto del giornalista americano un anno fa Mosca si è chiusa al mondo e sopra ai russi

Roma. Evan Gershkovich un anno fa era a Mosca, mentre la sua famiglia era a San Francisco. I suoi genitori erano ebrei, e venuti in America prima della guerra mondiale. La sua vita era quella di un giornalista, di un attivista, di un dissidente. Cosa ha fatto? Il suo arresto è stato il punto di capanna della sua vita. E' stato arrestato per spionaggio, che oggi in Russia vuol dire tutto e vuol dire niente, è un'accusa vagheggiata che ha il suono esatto di una minaccia. (Fiamme segue nell'inserito II)

## Le basi degli F-16

Putin non si può permettere a ragioniere e accusato del buco Superbonus. Una vita

Dopo l'attentato jihadista di Mosca, Vladimir Putin non ha fatto altro che alzare i toni delle sue minacce verso l'occidente, accusando il presidente ucraino di "organizzazione terroristica e che Israele è una "stato colonialista bianco". Una cultura accademica che considera "colonialista" Robinson Crusoe, "mascolino" Hemingway, che cancella i nomi dei "coloni" e è stata cancellata da molti libri. E' stata cancellata anche la memoria di molti italiani, come il Dognin di Gogol', perché si può essere postumi anche da vivi e per Biagio, facendosi piccolo, dice addosso: "sono solo un ragioniere". Per trovare prenderi i governi a pedate, ma Biagio queste cose non le fa ora ci cali ei prende lui. (Capo segue nell'inserito IV)

(segue nell'inserito II)

## Sono apparso a Trump

V a bene che il dolore per i cristiani e per tutte le persone di buona volontà, ma

CONASTRO MARIO CHIUGA

vedere il mondo politico e parlamentare di questo Paese, di questo paese, se sia un catastico progressista degradato trasformato in una risorsa del Pd o intruso griflin-pacifista che infastidisce pure i cattolici, è peggio di farsi via Crisic in ginocchio sotto la pioggia. Purtroppo però va così: sono tempi durissimi per il rapporto, già mal simpati di suo, tra la religione e la politica. Ad esempio Trump, il presidente e finalmente arrivato a decisa anche su Dio, spesso a decine di volte a dirne, ha deciso di dirglielo a tutti i suoi ebrei, a direva anche a lui, ovvia-mente, Dio aveva scelto come suo "caro-ter"! E' al primo giorno di processo che non sa bene che dire, far prendere all'associazione che guida. Temendo rivolta interna o degli studenti, per cercare di prendere tempo. (Roberto segue a pagina quattro)

(segue nell'inserito II)

## Cru, di' qualcosa

Su Israele e boicottaggi, la Conferenza dei rettori vacilla ancora. E gli atenei decidono da sé

MAGRI NELL'INSETTO II

Roma. Se sul boicottaggio di Israele i rettori italiani stanno facendo così tanta confusione, non intendendosi in quale senso è colpa anche la responsabilità dei rettori Cisl equilibrati. La cui presidente, Giovanna Iannantuori, è sin dall'insegnamento dello scorso novembre che non sa bene che dire, far prendere all'associazione che guida. Temendo rivolta interna o degli studenti, per cercare di prendere tempo. (Roberto segue a pagina quattro)

(L'ESERCITO) LA TORAH

Ora anche gli

ultraortodossi dovranno

combattere per Israele

Quinquaginta. La Terza

guerra mondiale non ci sarà perché dopo anni e anni che questi politici

parlano a vanvera di

Terra santa, che poi sarei io,

vi garantisco che sono morta di

natura. (Quando scrivo è stato chiuso in relazione alle 20.30)

## Alice e Hamas nella Wokeland

Offesi da Peter Pan, solidali con Sinwar. La censura morale dei classici di Barrie, Verne e Carroll nelle università dove si inneggia ai "fratelli del Jihad islamico" e si processa Israele

"L'homme trans". "Peter Pan" è stato schiaffeggiato anche all'Università di Amsterdam, accusato di essere "un esempio sui tenders". Intanto la Columbia University di New York ha ospitato un evento in cui i relatori hanno espresso sostegno ai terroristi palestinesi e incoraggiato gli studenti a sostenere la "resistenza armata" contro Israele. L'evento, intitolato "Resistant 101", ha visto la partecipazione di Khaled Barakat, attivista palestinese che ha omaggiato i fratelli di Hamam e del Jihad islamico.

La Columbia che ha emesso un avviso su richiesta degli studenti, alle "Metamorfosi" di Ovidio. "La Columbia University è entrata in subbuglio per le Metamorfosi" di Ovidio, una lettura obbligatoria per i matricolati. "Peter Pan" di J. M. Barrie. La York St John University di Liverpool ha aggiunto questa censura morale alle classicie, come il "Giro del mondo in ottanta giorni" di Jules Verne. "Narrazioni coloniali", dicono gli accademici. Il vocabolario e le illustrazioni sono "razzisti". Peter Pan" è stata cancellata da tutti i suoi richiami ai "selvaggi". In Verne, Phileas Fogg viaggia attraverso i continenti divisi dalle potenze imperiali. Il professore Jeroen Gunning del King's College di Londra ha tenuto intanto un seminario in cui ha insegnato al personale diplomatico che Has-mas non è un'organizzazione terroristica e che Israele è un "stato colonialista bianco". Una cultura accademica che considera "colonialista" Robinson Crusoe, "mascolino" Hemingway, che cancella i nomi dei "coloni" e è stata cancellata da molti libri.

E' la "sindrome di Peter Pan", la regressione infantile che investe le società occidentali, descritta da Bruno Chauat, allievo di Lyotard, in seminari sull'Illade e Achille quee e trans", gli studenti della Normale di Pisa sono entrati in sciopero contro le relazioni con le istituzioni israeliane. E il Senato della Normale ha chiesto alla Scuola di governo di bloccare la legge sulle nomine di "idee di cooperazione Italia-Israele". Ormai di normale sembra esser ben poco. Gli islamisti ci chiamano "infedeli", ma dalle nostre università si direbbe più il paese dei Balocchi. (Giulio Meotti)

Parigi. "Denunciare l'ingiustizia, guardare politici sulla questione palestinese", è il motto della conferenza tenuta ieri nel più prestigioso centro di Sciences Po Montpellier, antenata della supercola delle élites in Costa Azzurra. Una conferenza organizzata dai colleghi studenteschi di estrema sinistra, nel quadro della "seminarie de la Palestine", con un obiettivo demonizzare Israele. (Zanoni segue a pagina quattro)

Demonizzare Israele

Sciences Po Montpellier, il campus della discordia che organizza conferenze contro gli ebrei

Parigi. "Denunciare l'ingiustizia, guardare politici sulla questione palestinese", è il motto della conferenza tenuta ieri nel più prestigioso centro di Sciences Po Montpellier, antenata della supercola delle élites in Costa Azzurra. Una conferenza organizzata dai colleghi studenteschi di estrema sinistra, nel quadro della "seminarie de la Palestine", con un obiettivo demonizzare Israele. (Zanoni segue a pagina quattro)

Dare i numeri al governo

Le parole di Salvini e Valditaro sugli studenti stranieri a scuola sono contro la logica e la matematica

D isgregazione e caos è il binomio evocato dal ministro dell'Istruzione nell'avallare la boutade di Salvini sul treno messo al bando del 20 per cento dei stranieri allievi del liceo scientifico Valditaro, nel dare ragione al collegio di governo, incorre tuttavia nello stesso paralogismo: mescolare gli alunni che non hanno la cittadinanza italiana a quelli che non parlano italiano e a quelli che appartengono a culture diverse - confondendo libertà e anarchia, che stigmatizza "la società del melting pot, dove ognuno pensa e fa ciò che vuole". (Guarda segna a pagina quattro)

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo--press 2013-2023



VALLEVERDE



40329

9 771124 883008

# il Giornale

DA 50 anni CONTRO IL CORO

VENERDÌ 29 MARZO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 76 - 1,50 euro\*

www.ilgiornale.it  
050 752407 | Genova | redazione@ilgiornale.it

DEROGA PER LE ZONE TERREMOTATE

## Fuori il sisma dallo stop al Superbonus

■ Sono salve le zone del sisma dalla scure del governo sul Superbonus. Il decreto varato martedì dal Consiglio dei ministri per arginare una spesa pubblica fuori controllo si è trasformato nell'oggetto di un braccio di ferro.

Loredana Bulian a pagina 7

### l'editoriale

## IL PASSO INDIETRO DI CHI SBAGLIÒ I CONTI di Osvaldo De Paolini

Tecnicamente il suo contratto scade a gennaio 2026, quindi a meno di violazioni gravi dei suoi doveri non può essere «cacciato», come chiede qualche giornale. E tuttavia Biagio Mazzotta, Ragioniere Generale dello Stato, una lunga carriera interna al ministero dell'Economia, dovrebbe avere la sensibilità istituzionale di comprendere che l'aver sottovalutato a più riprese l'ampiezza della voragine che stava scavando il Superbonus nei conti pubblici, ha come conseguenzainevitabile le sue dimissioni. Tutti possono sbagliare, ma ci sono errori che diventano capitali se mettono a repentaglio la sicurezza finanziaria di un Paese, e che perciò reclamano gesti adeguati ed esemplari.

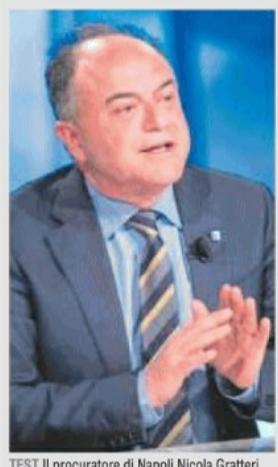
Intendiamoci, Mazzotta non ha colpe nell'aver generato lo scriteriato provvedimento che, nonostante la gravità del danno, ancora oggi quel genio imbarbarile di Giuseppe Conte si vanta di aver tenuto a battesimo; ma è certamente sua la colpa di non aver previsto quanto sarebbe costata ai contribuenti italiani l'applicazione generalizzata e senza limiti di un bonus al 110%. Il compito del Ragioniere dello Stato è infatti garantire la corretta programmazione e la rigorosa gestione delle risorse pubbliche, fino a suggerire il blocco di leggi di spesa che mettono a repentina la tenuta dei conti. Il fatto che ancora oggi il governo non sia in grado di fissare la profondità della voragine provocata dal Superbonus (si parla di 200 miliardi, ma probabilmente non è finita), ben giustifica la decisione del ministro Giancarlo Giorgetti (...)

segue a pagina 7

«Se spuntasse una foto...»

## Il pizzino di Gratteri su coca e ministri

Luca Fazio a pagina 8



TEST Il procuratore di Napoli Nicola Gratteri

### IPOTESI CANDIDATURA

## «La Salis non è Tortora» Pd diviso sul suo nome

L'Ungheria le nega i domiciliari. La proposta di Schlein di inserirla in lista spacca la sinistra

■ Il tribunale di Budapest ha respinto ieri nuovamente la richiesta di arresti domiciliari presentata dai difensori di Ilaria Salis, rinchiusa in carcere da tredici mesi per l'aggressione ad alcuni militanti di estrema destra compiuta nella capitale ungherese l'11 febbraio 2023. Se ne riparerà a maggio, intanto il processo va avanti. E intanto per tutta la giornata all'interno del Pd nervi a fior di pelle per l'ipotesi al vaglio di Elly Schlein di candidare l'attivista detenuta in Ungheria. «La Salis non è Tortora», si leggeva in una chat di Parlamentari Pd.

Bassi, Cesaretti e Fazio a pagina 8-3

### Il conflitto ucraino

## MINACCE RUSSE Perché gli F16 sono il nuovo motivo di scontro

di Gian Micalessin

■ Un tempo era solo il nome di un caccia-bombardiere. Da ieri la sigla F16 è il simbolo d'una possibile escalation sul fronte ucraino. La promessa fornitura a Kiev di questi aerei rischia di alzare ancora la tensione.

con Basile a pagina 13

### CLAMORE MEDIATICO CONTROPRODUCENTE

Chi ha montato un caso politico ha spinto Budapest alla linea dura

di Fausto Biliolavo a pagina 3

### LE RILEVAZIONI DEL «GIORNALE»

## Sondaggio Europee: quanto cresce la destra

Alle urne giù macroniani e Verdi. L'«alleanza Ursula» cala ma resiste

### DIECI GIORNI FA

## Briatore choc: operato al cuore per un tumore «Intervento ok»

Andrea Cuomo

■ A rivelarlo il diretto interessato: dieci giorni fa Flavio Briatore è stato ricoverato all'ospedale San Raffaele di Milano dove ha subito un intervento al cuore per un tumore cardiaco benigno.

a pagina 15

### IL RAGAZZO SCOMPARSO

## Edoardo e il sacrosanto diritto alla fuga

di Filippo Facci

Che fine ha fatto Edoardo Galli? Dove stava andando Edoardo Galli? Davvero era sconvolto dalla guerra in Ucraina? Davvero ha (...)

segue a pagina 10  
Fucillieri a pagina 15

di Nicola Piepoli

■ Tra il 6 e il 9 giugno, saranno circa 400 milioni i cittadini europei chiamati alle urne per eleggere il nuovo Parlamento. La tornata elettorale europea vedrà gli italiani votare l'8 e il 9 giugno. Si tratta di un appuntamento politico cruciale, che monopolizza il dibattito fra i partiti. Ecco perché è necessario fare chiarezza sulla posta in gioco e provare ad analizzare i potenziali esiti, i risultati che potrebbero uscire dalle urne dei 27 Paesi membri.

a pagina 4

### la stanza di Feltri

alle pagine 18-19

### L'ANALISI DEL G

Senza i soldati  
della Nato  
Kiev è finita

di Edward N. Luttwak

Nel 1944 Leslie Groves, il generale americano che dirigeva il Progetto Manhattan responsabile della produzione e dello sviluppo delle prime due bombe nucleari, chiese al suo capo scientifico J. Robert Oppenheimer quanto fosse potente la bomba che stavano cercando di costruire: era 10 volte più potente della più grande bomba dell'epoca, il «Tallboy» riempito (...)

segue a pagina 12

\*IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GENEZA)

CALMARE L'ANSIA LIEVE,  
PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.

**LAILA**  
olio essenziale di lavanda  
lavanda con formula Silenziosa®  
(olio essenziale di lavanda angustifolia Miller).

Laila è un medicinale di origine vegetale a base di olio essenziale di lavanda angustifolia Miller. È leggero, idratante e regola il bilancio idrico. Autorizzazione del 18/02/2022.

### MENO VOTI CHE SIGLE

di Luigi Mascheroni



■ a politica, disse un vecchio parlamentare, è l'unico ambiente dove una puttana si sente a proprio agio. Dimenticò di dire che il casino è l'unico posto dove tanti politici si sentono a casa.

Si troveranno bene quindi, immaginiamo, i politicanzi e le politizzache che in queste ore stanno convogliando verso il listone di Cateno De Luca, sindaco di Taormina e leader di «Sud chiama Nord» - e speriamo qualcuno risponda - il cui simbolo per le prossime elezioni europee ha battuto il record assoluto di sigle raccolte: 17. E nella paura che porti sfortuna ci sono ancora quattro spazi disponibili nel logo. Più che un campo largo, un latifondo. Il suo «Fronte delle Libertà» - a garanzia del quale come presidente c'è la 5 Stelle Lau-

ra Castelli, una che avrebbe potuto essere una grande viceministra dell'Economia se non si fosse occupata di politiche economiche - raggruppa autonomisti valdostani, ex grillini, No Vax, Pensionati, animalisti, agricoltori, il Capitano Ultimo, Italexit, Euroexit, Oneexit... Più che un'alleanza, una gang bang. Mancano i gile arancioni, «Gaza per Parenzo», i due Unicomi e poi ci siamo.

Cateno Roberto Salvatore De Luca - che ha più sigle che nomi, tutti inutili, e che dalla stampa locale è soprannominato «Scateno» per i suoi modi, diciamo così, appariscenti - punta al 4%, la soglia di sbarramento. Finirà come sempre in questi casi. Una permachia. Raccoglierà meno voti che sigle.

I politici sguazzano nelle ammucchiate. Ma gli elettori sono tradizionalisti. Preferiscono le cose a due.



# IL GIORNO

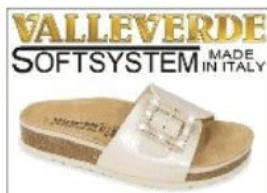
\* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

VENERDÌ 29 marzo 2024\*  
1,50 Euro

Milano Metropoli+

QN WEEKEND

L'INTERVISTA

Paola  
BurattoFONDATO NEL 1956  
www.ilgiorno.it

Limbiate, l'architetto Gentile e Messina Denaro  
**Il prestanome del boss difeso dall'ex pm Ingroia «Imbarazzi? No, chiarirà»**

Bassani e Crusafulli a pagina 16



Colico, scomparso da 8 giorni  
**Edo in Centrale: le foto, i misteri «È spaventato»**

De Salvo a pagina 18



## Gli 007: soldi russi ai parlamentari Ue

Il dossier dei servizi segreti cechi e polacchi: mazzette ai politici (anche francesi e tedeschi) per condizionare scelte e strategie. Putin minaccia: «Colpiremo ovunque siano i jet della Nato destinati all'Ucraina. Tajani: «Sugli F-16 il Cremlino fa propaganda»

[«I pellegrini disertano»](#)

### La Pasqua di guerra in Terra Santa



Pasqua di guerra in Terra Santa: folla per la Domenica delle Palme, pochi i pellegrini. Il patriarca latino cardinale Pizzaballa: vicini ai fratelli di Gaza.

Baquis e Fabrizio alle p. 6 e 7

[Scuola, il ministro Valditara](#)

### «Nelle classi la maggioranza sia di italiani»

C. Rossi a pagina 8

**LA SFIDA DI ILARIA SALIS IN AULA: «MOSTRATE LE MIE MANETTE»  
IL TRIBUNALE UNGHERESE LE NEGA GLI ARRESTI DOMICILIARI**

[DALLE CITTÀ](#)[Liceo Parini, sesso e amore](#)

### Dalla Zanzara allo Zabaione «Stessi moralismi Educazione flop»

Ballatore a pagina 19

[Milano, 178 gallerie in mostra](#)

### Un Fuorisalone tra cinema e caffè alla fiera dell'arte

Mangiarotti a pagina 30

Il vescovo difende la mostra: «No ai fanatismi». Caccia all'uomo

### Carpi, opera accusata di blasfemia Artista aggredito in chiesa

Reggiani e Marchetti alle p. 14 e 15

[Perugia, lo studente eroe](#)

### A 14 anni salva anziano dal fuoco

Angelici a pagina 17

[Calcio, nuove accuse di scommesse](#)

### Guai inglesi per Tonali

Rabotti nel Qs





## Domani su Alias

**AFRICA** Alla fine di marzo 1959 si tenne a Roma il «2º Congresso mondiale degli artisti e scrittori neri», sul tema dell'unità nella diversità



## Culture

**INTERVISTA** L'artista Valentina Medda racconta la sua «Last Lamentation» tra preliche e morti nel Mediterraneo  
Linda Chiaramonte pagina 12



## Visioni

**ANTONELLA RUGGIERO** La cantante genovese parla del suo progetto ideato insieme a Roberto Colombo  
Stefano Crippa pagina 14

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE  
+ EURO 2,00

VENERDÌ 29 MARZO 2024 - ANNO LIV - N° 76

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

quotidiano comunista

# il manifesto



## Italia-Ungheria

L'indifferenza disumana e degradante

ANDREA FABOZZI

**F**orse era difficile aspettarsi di meglio, sicuramente peggio di così l'udienza di ieri nel tribunale di Budapest per Ilaria Salis non poteva andare. Per lei che trascinata in catene davanti ai suoi giudici, ai familiari, agli amici e ai parlamentari venuti dall'Italia, è tornata rapidamente in carcere e ci dovrà restare, essendogli stata negata la possibilità di scontare la detenzione ai domiciliari. Ma non solo per lei, visto che l'ordine giudiziario ungherese e il suo governo - ormai impossibili da tenere distinti - hanno approfittato dell'occasione per esercitare una prova di forza nei confronti del governo italiano e della sua opinione pubblica. Prova tanto più vigliaccia e miserevole perché fatta sulla pelle di una giovane donna già provata da oltre un anno di carcere in condizioni pesantissime. Pare che sia stata lei, Ilaria Salis, ad accettare di essere fotografata e ripresa mentre la trascinavano con i polsi stretti da una catena, legata a un guinzaglio di acciaio. Lo ha fatto per mostrare al mondo, ma innanzitutto al suo paese, a che punto di degrado è arrivata la cosiddetta giustizia ungherese nei suoi confronti. Le intenzioni di chi ha catturato e diffuso le immagini sono sicuramente queste: il desiderio di denunciare lo scandalo per provare a fermarlo. Eppure non si può non provare fastidio, persino prima che pietà, per l'esibizione ripetuta di questa prigioniera.

— segue a pagina 3 —

Ilaria Salis in aula ieri a Budapest foto di Attila Kisbenedek/Getty Images

**Ilaria Salis torna in aula in catene: «13 mesi di carcere non sono poi tanti», la Corte maggiara la rimanda in cella negando i domiciliari. Schiaffo a Meloni dall'amico Orbán. Ma a Milano i giudici negano l'estradizione a Budapest di Gabriele Marchesi: rischia trattamenti inumani** [pagina 3](#)



# Umiliazione

**PRECETTO LA QUALUNQUE: IL TAR DÀ RAGIONE A USB E COBAS, ILLEGITTIMA LA RIDUZIONE A 4 ORE**

## Diritto di sciopero, Salvini sconfitto

**■■■** Il ministro Preccato la qualsiasi Matteo Salvini è stato condannato dal Tar del Lazio che ha accolto il ricorso di Usb e Cobas. Adi, Sgb, Cub e Al sulla precezzione a 4 ore dello sciopero nei trasporti del 15 dicembre, previsto invece di 24 ore.

L'annullamento dell'ordinan-

za del ministero del 12 dicembre e i 1.500 euro di spese processuali sono una sconfitta politica fortissima per il leader leghista e un toccasana per il diritto di sciopero. Nella sentenza si legge: «La Commissione di garanzia sugli scioperi si era limitata a invito ai sindacati, il ministro non

può scavalcare la sua autorità. La Lega attacca: «La linea non cambia, non tuteleremo i week end lunghi di Landini». Ma lo stesso Tar due giorni fa ha bocciato un ricorso Filt Cgil. Chi dice: «La discrezionalità della Commissione sugli scioperi è inique-

ta». **FRANCHI A PAGINA 4**

**SCUOLA, VALDITARA IN LINEA CON LA LEGA  
«In classe maggioranza di italiani»**

**■■■** «L'inclusione può avvenire assimilandone i nuovi arrivati sui valori della Costituzione oppure realizzando il melting pot, dove ognuno fa ciò che vuole. As-

similiari avverrà più facilmente se nelle classi la maggioranza sarà di italiani»: è l'intervento di ieri di Valditaro. In linea con Salvini. **POLICE A PAGINA 6**

## 25 APRILE A MILANO

L'Arci con il manifesto E Sala: appello giusto



**■■■** Il presidente dell'Arci Walter Massa: «Pace, diritti e lavoro, manifestiamo a Milano guardando avanti, può essere il punto di svolta». Il sindaco Beppe Sala: «Condivido il vostro appello per un corteo ampio». E arriva l'adesione di venti deputati europei. **CIMINO E BRAGA A PAGINA 2**

## SAM BANKMAN-FRIED

Un quarto di secolo al re delle criptovalute



**■■■** Venticinque anni di carcere all'amministratore delegato della piattaforma di scambio di criptovalute. La sentenza per frode, associazione a delinquere e riciclaggio: ha usato i soldi dei clienti per coprire un buco di bilancio. I suoi legali: faremo ricorso. **CATUCCI A PAGINA 5**

## VERSO LE EUROPEE

Schlein alla prova delle candidature



**■■■** Elly Schlein incontra Stefano Bonaccini, i due fanno professione di ecumenismo: «Avanti insieme». Ma nel Pd fa discutere la strategia della segretaria per il voto europeo: schierare in prima linea espontanei della società civile per allargare i consensi e dopo espontanei del partito e parlamentari uscenti. Le critiche della minoranza sono soprattutto per Marco Tarquinio e Cecilia Strada, considerati troppo sbilanciati sul fronte pacifista. Intanto la lista europea promossa da Renzi e Bonino rischia già di incartarsi. **SANTORO A PAGINA 5**

## STRADE DEL CROCUS

La Duma già accusa: «Pagati dall'Ucraina»



**■■■** In poco più di 24 ore la commissione parlamentare della Duma (la Camera bassa russa) che indaga sul massacro del Crocus ha già trovato prove determinanti a carico di Kiev: «Gli attentatori sono stati pagati in criptovalute dal territorio ucraino». **ANGIERI, BATTISTONI A PAGINA 11**





€ 1,20 ANNO XXIXI - N° 88  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 456 - ANT. 2, COM 28/8, I-00290

# IL MATTINO



A ISCHIA E PROCIDA "IL MATTINO" - "IL DESPAR" ELISIR 133

Fondato nel 1892

Venerdì 29 Marzo 2024 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A ISCHIA E PROCIDA "IL MATTINO" - "IL DESPAR" ELISIR 133

## Album e tour mondiale

Gli inediti del Volo  
«Noi sempre melodici  
ma con un tocco pop»

Federico Vacalebre a pag. 16



## E tu che vino sei?

Bellenger: «Rapito  
dai bianchi ischitani  
tradisco i francesi»

Auliso e Ausilio in Cronaca



## L'analisi

La libertà  
di parola  
e il diritto  
di dissentire

Luca Ricolfi

**L**a libertà di parola è salta, sentiamo dire spesso. Guai impedire a qualcuno di parlare. Ma quando a qualcuno viene impedito di parlare, altrettanto spesso sentiamo replicare: anche il diritto al dissenso è sacro.

Questo schema, nelle ultime settimane, si è ripetuto molte volte. A Firenze, la giornalista e scrittrice Elisabetta Fiorito è stata contestata al grido Free Palestine, perché colpevole di diffondere un libello su Giora Meir (scrittore, israele, ex ebreo israeliana). All'università di Napoli il direttore di Repubblica Maurizio Molinari non ha potuto parlare, in quanto colpevole di essere ebreo. Stesso trattamento all'università di Roma, e per il medesimo motivo (la colpa di essere ebreo), è toccato a David Parenzo. Sempre a Roma, alcuni giovani di Forza Italia, muniti di fotografie delle vittime delle Br, hanno interrotto una lezione della prof.ssa Donata Di Cesare per protesta contro i suoi discorsi, non abbassando critica sulla stagione del terrorismo.

Non è la prima volta che succede, nelle università, nelle librerie, al Salone del libro. È non è la prima volta che gli "interratti" parlano di squadrismo, attacco alla libertà di espressione, violenza, intolleranza, e gli "interronti" replicano: è la democrazia, bellezza! non potete sopprimere il dissenso e la contestazione.

Di qui un problema importante: qual è il confine? Fino a che punto contestare un oratore, o più in generale qualcuno che espone le sue idee, è un diritto, e da quando in poi diventa una prevaricazione?

Continua a pag. 39

# Putin, minacce alla Nato «Pronti a colpire le basi»

► Lo zar provoca: abbatteremo gli F-16 usati da Kiev anche negli scali dell'Alleanza Meloni ai soldati in Libano: la pace non si costruisce a parole, serve la deterrenza

Raffaele Genah, Francesco Malfetano e Marco Ventura  
alle pagg. 2 e 3

## Delitto di Mergellina: denunciato titolare di uno degli chalet



Francesco Pio, tensione e pressioni:  
al processo secretati i nomi dei testi

Leandro Del Gaudio in Cronaca

I 90 anni di Jodice  
Se l'immagine  
è lo specchio  
di un occhio  
in movimento



Riccardo Lattuada

A Budapest  
Salis resta in cella  
«Si alle mie foto  
con le manette»

È tornata in aula di giustizia,  
a Budapest, Ilaria Salis. In catene. Indignazione in Italia. E l'insegnante rimane in cella.

Allegri a pag. 5

I 90 anni di Mimmo Jodice.  
Difficile trovare un filo  
conduttore in un settantino  
abbondante d'attività; peraltro è il caso di un talento  
non sforzato.

Continua a pag. 38

Sud, sempre più pesante la fuga dei talenti

**Il calo demografico  
ora manda in crisi  
il mondo del lavoro**

► Il rapporto Istat: gli anziani che lasciano  
sono 200mila più dei giovani che entrano

Marco Esposito

**L**a crisi demografica che investe l'Italia ha ripercussioni negative sulla forza lavoro. In pratica non ci sono ricambi di rapporto: l'istat che pubblica oggi, per la prima volta, indica la forza attiva in ribasso: gli anziani che lasciano sono 200mila più dei giovani che entrano. È al Sud è fuga di talenti.

Con Capone a pag. 7

**Legge in arrivo**  
«Scuola, un tetto  
per gli alunni  
stranieri in classe»

«Occorre mettere un tetto al sussiego degli alunni stranieri all'interno di una classe»: così il ministro Valditara. Legge in arrivo.

Loiaco a pag. II

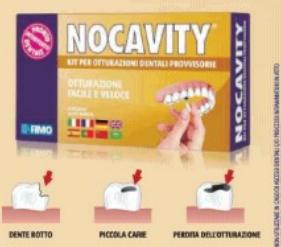
## OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

### NOCAVITY® KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

FORMULATO PER EFFETTUARE OTTURAZIONI PROVVISORIE  
IN CASO DI IMPOSSIBILITÀ DI IMMEDIATO INTERVENTO ODONTOATRICO

- ✓ DONA SOLLEVO E RIDUCE LA SENSIBILITÀ
- ✓ DA SOLI E IN POCHI MINUTI
- ✓ PIÙ APPLICAZIONI

FIMO da oltre 30 anni in farmacia





€ 1,40 \* ANNO 148 - N° 88  
Sped. in A.P. 03/03/2024 con n. 462304 art. 1/1 DCDR

Venerdì 29 Marzo 2024 • Venerdì Santo - S. Secondo

# Il Messaggero

NAZIONALE

IL GIORNALE DELLA CIVILTÀ

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



4 0 3 2 9  
9 771129622404

**Annuncio choc**  
Video di Briatore  
«Mi hanno tolto  
un tumore al cuore  
E ora sto bene»  
Pierantozzi a pag. 13



**Succede a Piccoli**  
**Svolta Valentino**  
**la direzione**  
**va a Michele**

Gusti a pag. 23

**MoltoDonna day**  
«Per rovesciare  
gli stereotipi  
pari opportunità  
sul lavoro»

Arnaldi a pag. 19



**Atenei caldi**  
La libertà  
di parola  
e il diritto  
di dissentire

Luca Ricolfi

**L**a libertà di parola è sacra, sentiamo dire spesso. Guai a impedirlo a qualcuno di parlare. Ma quando a qualcuno viene impedito di parlare, altrettanto spesso sentiamo replicare: anche il diritto al dicensio è sacro.

Questo schema, nelle ultime settimane, si è ripetuto molte volte. A Firenze, la giornalista e scrittrice Elisabetta Florio è stata contestata al grido Free Palestine, perché colpevole di presentare un libro su Golda Meir (socialista sì, ma ebrea israeliana). All'università di Napoli il direttore di Repubblica Maurizio Molinari non ha potuto parlare in quanto colpevole di essere ebreo. Stessa trattazione all'università di Roma, e per il medesimo motivo (la colpa di essere ebreo), è toccato a David Parenzo. Sempre a Roma, alcuni giovani di Forza Italia, muniti di fotografie delle vittime delle Br, hanno interrotto una lezione della prof.ssa Donatella Di Cesare per protesta contro un suo post, non abbastanza critico sulla stagione del terrorismo.

Non è la prima volta che succede, nelle università, nelle librerie, al Salone del libro. E non è la prima volta che gli "interrotti" parlano di squadrismo, attacco alla libertà di espressione, violenza, intolleranza, e gli "interrompenti" replicano: è la democrazia, bellezza non potete sopprimere il disenso e la contestazione.

Di qui un problema importante: qual è il confine? Fino a che punto contestare un oratore, o più in generale (...)?

Continua a pag. 18

## Scuola, tetto per gli alunni stranieri in classe

► Valditara annuncia una nuova legge dopo il caso Pioltello

**R**OMA Un tetto massimo di alunni stranieri nelle classi: il ministro dell'Istruzione Valditara al lavoro per una legge ad hoc. I docenti continuano le polemiche sul caso della scuola di Pioltello che ha deciso di chiudere il 10 aprile per la fine del Ramadan. L'italiano a pag. II

**Fissate dall'autorità le nuove tariffe**

Elettricità, per le bollette calo del 20% risparmio medio annuo di 135 euro

Jacopo Orsini

**B**ollette della luce ancora in calo. Dopo il meno 11% del primo trimestre, le tariffe dell'elet-



tricità scendono di un altro 19,8% per il periodo da Pasqua-giugno per la famiglia tipo nel mercato tutelato. Lo ha stabilito l'Aera. A pag. 21

**Di Palma (Enac): finite le offerte civette**

I voli fuori stagione arrivano a 170 euro i biglietti low cost non esistono più

Giacomo Andreoli

**A**ddio ai voli low cost. I prezzi dei biglietti aerei sono alle stelle non solo a Pasqua o tra il



25 aprile e il 1° maggio, e anche fuori stagione e in mezzo alla settimana. Nonostante il calo dei costi di gestione e del prezzo del carburante. A pag. 8

## Putin, minacce alle basi Nato

► Provocazione dello zar sugli F16: «Pronti a colpire i caccia occidentali ovunque» Meloni visita i militari italiani in Libano: «La pace non si fa stando seduti sul divano»

**L'Ungheria nega i domiciliari. Tajani: «Quei giudici sbagliano»**



**Ilaria Salis resta in cella:  
«Fotografate le manette»**

Ilaria Salis in aula. Nel riquadro la sua lettera. Allegri a pag. 5

ROMA Putin: gli F16 un obiettivo ovunque siano. Meloni: per la pace serve «deterrenza e impegno». Malfatano e Ventura alle pag. 2 e 3

**Superbonus e sisma, sì al salva-cantieri nell'area del cratere**

► Dal governo una clausola di salvaguardia per i lavori da autorizzare entro dicembre 2025

Italo Carmignani  
Francesco Pacifico

**N**iente stretta al Superbonus per ricostruire case e siti industriali nel Cratere del sisma, che ha coinvolto i 130 comuni di Lazio, Abruzzo, Umbria e Marche. La clausola di salvaguardia nell'ultima versione del decreto del governo portato lunedì in Cdm dal ministro Giorgetti. A pag. 7

**Emergenza sanità**

Crisi liste d'attesa, le cliniche private: «Aiutiamo lo Stato»

Mauro Evangelisti

**E**mergenza liste d'attesa, le cliniche private «in soccorso». A pag. 15

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

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

Laila farmaco di origine vegetale,  
l'unico con formula Silexan®  
(olio essenziale di lavanda  
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.



**GEMELLI, NUOVE STRATEGIE**

Forse potrai trovarla eccessivamente incalzante, ma la Luna fa del suo meglio per scongiurarti e aiutararti a trovare nuove strategie vincenti per quanto riguarda il lavoro. Certamente c'è qualcosa di brusco nel modo in cui gli eventi ti strapazzano un po' ma a te può risultare divertente. Coglì l'aspetto insolito nella routine di oggi e prova a seguire il filo come se fosse un filo di Arianna, vedrai che ti porta in un luogo interessante.

**MANTRA DEL GIORNO**

Per trovarsi a volte bisogna perdere.

BRUNELLO DI MARELLA

L'oroscopo a pag. 18

**«Prove insufficienti»**

Sms fake della banca e conto svuotato: assolto chi incassò

Claudia Guasco

**E**bastato un finto sms della banca per finire vittima di una truffa da film. Una ventiquenne di Umbertide, in provincia di Perugia, nel 2021 si è riscattato da un ladro che gli aveva rubato i suoi soldi e non ha ottenuto nemmeno la rinuncia in Tribunale. Il presunto autore del rapido è stato assolto, le prove si sono rivelate insufficienti. Il fenomeno delle cyber trappole è sempre più diffuso: i consigli degli esperti. A pag. 17

\* Tandem con altri quotidiani (non acquisibili 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 € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50.

-TRX IL 28/03/24 23:01-NOTE:

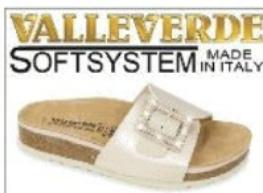


# il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 29 marzo 2024  
1,70 Euro\*

Nazionale - Imola+

ON WEEKEND  
L'INTERVISTA  
Paola BurattoSpeciale  
Fuori PortaFONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

Folla a Carpi alla mostra in una chiesa

**Aggredito l'autore del quadro 'blasfemo'**  
**Il vescovo: è solo arte**

Marchetti e Reggiani alle pagine 14 e 15



Via al lungo week end

**Mare e borghi, tutto esaurito al ristorante**

Spadazzi e Pierucci a pagina 17



## Gli 007: soldi russi ai parlamentari Ue

Il dossier dei servizi segreti cechi e polacchi: mazzette ai politici (anche francesi e tedeschi) per condizionare scelte e strategie. Putin minaccia: «Colpiremo ovunque siano i jet della Nato destinati all'Ucraina. Tajani: «Sugli F-16 il Cremlino fa propaganda»

«I pellegrini disertano»

**La Pasqua di guerra in Terra Santa**



Pasqua di guerra in Terra Santa: folla per la Domenica delle Palme, pochi i pellegrini. Il patriarca latino cardinale Pizzaballa: vicini ai fratelli di Gaza

Baquis e Fabrizio alle p. 6 e 7

Scuola, il ministro Valditara

**«Nelle classi la maggioranza sia di italiani»**

C. Rossi a pagina 8

**LA SFIDA DI ILARIA SALIS IN AULA: «MOSTRATE LE MIE MANETTE»**  
**IL TRIBUNALE UNGHERESE LE NEGA GLI ARRESTI DOMICILIARI**



Bandera, Salemi, D'Amato e Arminio alle pag. 2 e 3

DALLE CITTÀ

Bologna, condannati i complici

**Sevizia e umilia la compagna: fidanzato tiranno sconterà 5 anni**

Orlandi in Cronaca

Bologna, la star farà da garante

Non trova casa con l'anziana madre E Insinna l'aiuta

Caravelli in Cronaca

Imola, paura a Rimini

**Andrea Costa, scontro tra ultras Daspo in arrivo**

Muccioli in Cronaca



Europee, incontro con la Schlein

**Bonaccini verso Bruxelles**

Carbutti a pagina 11



Perugia, lo studente eroe

**A 14 anni salva anziano dal fuoco**

Angelici a pagina 18



**Guai inglesi per Tonali**

Rabotti nel Qs





VENERDÌ 29 MARZO 2024



# IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXVIII - NUMERO 75, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI &amp; C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 019 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

**LA DELUSIONE DEGLI ALBERGATORI**  
Turismo in Liguria  
la frenata di Pasqua

GLI ARTICOLI / PAGINA 14



**LA SVOLTA DELL'HI-TECH**  
Le auto dopo i libri e i film  
svanisce l'idea di proprietà

EMANUELE CAPONE / PAGINA 15



**GENOVA, CAMBIA L'ORGANIZZAZIONE**  
Passaporti, tempi ridotti  
E le pratiche raddoppiano

ALESSANDRA ROSSI / PAGINA 20



DURO ATTACCO DEL VICEMINISTRO RIXI: «COSÌ L'ANTICORRUZIONE FA POLITICA». E IL SINDACO BUCCI RICORDA CHE L'INFRASTRUTTURA È NEL PNRR PER DRAGHI

## Diga, scontro governo-Anac

Il Mit: «Pezzi di Stato contro l'interesse nazionale». L'Authority: «Non agiamo per bloccare l'opera»

Sui rilievi che l'Anac ha presentato sulla Diga foranea di Genova si è aperto uno scontro tra il ministero dei Trasporti e l'Authority accusata di muoversi «come se dello Stato agisse contro l'interesse nazionale». «Non agiamo per bloccare l'opera» è la replica dell'Anac che il viceministro Rixi addita: «Così fa politica». Ed è il sindaco Bucci a ricordare che l'opera è stata inserita nel Pnrr da Draghi.

GALLOTTIEROSSI / PAGINE 2ES

### LE ALTRE INFRASTRUTTURE

Roberto Sculli

Ponti, tunnel e ferrovie  
Così i cantieri Webuild  
ridisegnano la Liguria

La Liguria, per i suoi limiti infrastrutturali, costituisce un laboratorio. E in questa realtà il colosso delle costruzioni Webuild investe gran parte delle sue energie. Dopo il Terzo Valico e il Ponte San Giorgio, costruito in tempi record, sono arrivati i cantieri del Nodo ferroviario e della Diga di Genova. Le altre opere strategiche a cui l'azienda punta in Liguria sono indicate in un documento del 2021: il raddoppio della ferrovia Genova-Ventimiglia, la Gronda, la Pontremolese, il parco del Campassio, lo skytram in Valbisagno.

L'ARTICOLO / PAGINA 2

### DOSSIER CASA

Francesco Margiocco e Giovanni Mari  
Taglio al Superbonus  
ecco tutti gli incentivi  
che restano in vigore

GLI ARTICOLI / PAGINE 10 E 11

LA MINACCIA DELLO ZAR CONTRO L'USO DEI CACCIA AMERICANI

## Putin: «Colpiremo la Nato se farà decollare gli F-16»

### IL CASO

Francesco Olivo e Francesco Semprini

Il fronte del Libano  
Meloni: «Va evitata  
un'escalation bellica»

Il fronte raggiunge il Libano lungo la linea blu che separa il Paese da Israele. L'Onu: «Se le due parti non sono entrate in guerra è merito della nostra presenza». Meloni tra i soldati: «Evitare l'escalation».

GLI ARTICOLI / PAGINA 4 ES

Putin lancia un avvertimento all'Occidente. Se l'Ucraina dovesse usare i caccia di fabbricazione Usa F-16 faticolli decollare da altri Paesi europei, la Russia li ritenebbe «un obiettivo legittimo» in qualunque luogo dovessero essere disposti. Anche nelle basi Nato. Ma Zeleznyj insiste perché i Paesi della Nato forniscano a Kiev i jet promessi un anno fa e non ancora arrivati. Cresce la tensione anche sull'attentato islamista di Mosca: la Russia accusa l'Ucraina di avere finanziato i terroristi. «Pura propaganda», è la replica di Kiev.

AGLIASTRO E ORIONETTI / PAGINA 4 ES

L'UNIVERSITÀ DI TORINO  
grazie a PEFC  
per le certificazioni



**NUOVO  
BANCO  
METALLI**  
L'unica fonderia in Liguria  
**COMPRO ORO  
PREZZO MASSIMO  
GARANTITO**

GENOVA CORNIGLIANO:  
Via Cornigliano, 36/38/40/r  
Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO  
C.so Sardegna 89/R  
SANREMO: Via Roma 2,  
Tel: 0184 990230  
ORARIO CONTINUATO: dal Lunedì al Sabato 9,00/19,00  
[www.banco-metalli.com](http://www.banco-metalli.com)



### BUONGIORNO

Nel caso della querela mossa da Giorgia Meloni a Luciano Canfora, vorrei dire, in generale, che di querele non se ne può più. Nella mia vita credo di averne ricevute - da solo o insieme ad altri - più o meno centoventi, zero condanne, un patteggiamento, e lo dico perché non sono superstizioso. Non so nemmeno quante decine di migliaia di euro sono costato in spese legali ai miei editori, per non avere mai diffamato nessuno. La novità di questi tempi (oltre alla premia assistita dall'avvocato del clan, Andrea Delmastro, sottosegretario alla Giustizia, il che aggiunge alla commedia elementi di surrealismo) sono le querele fra giornalisti. Passiamo le giornate a discutere e scrivere dell'avidente record europeo di querele ricevute dai giornalisti italiani, e poi ci trasciniamo in tribunale a vicenda, contribuendo pe-

raltro alla paralisi della giustizia, su cui abbiamo appena pubblicato un vibrante corsivo. Nell'era della suscettibilità, le querele altrui sono un attentato alla libertà di stampa, la nostra legittima difesa. Ma devo smetterla di usare il plurale, tre delle ultime quattro querele da me ricevute arrivano da giornalisti, mentre io non ho mai querelato nessuno, mai, e con tale primato conto di arrivare alla tomba. Un po' sono pigro. Sopportare un insulto è molto meno fastidioso che avviare una causa. Ma poi ognuno di noi dovrebbe prendere più alla leggera la questione del proprio onore - parola così tronfa e piccina - ma non alla leggera al punto da affidarne le sorti a un tribunale. Quel poco di onore davvero poco vale, se lo si mette nelle mani di un giudice, al rischio sentenzi che in realtà non vale nulla.

Questione d'onore | MATTIA FELTRI

### ROLLI

NON SOLO CATENE



### IL COMMENTO

DONATELLA STASIO / PAGINA 16

**LA SFIDA DI ORBÁN  
È UNA FERITA  
PER L'EUROPA**

«Beato un popolo che non ha bisogno di eroi», diceva Bertolt Brecht. E certo non si può dire questo dell'Ungheria di Viktor Orbán che continua a tenere Ildaria Salis in catene.

**NUOVO  
BANCO  
METALLI**  
L'unica fonderia in Liguria  
**COMPRO ORO  
PREZZO MASSIMO  
GARANTITO**

GENOVA CORNIGLIANO:  
Via Cornigliano, 36/38/40/r  
Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO  
C.so Sardegna 89/R  
SANREMO: Via Roma 2,  
Tel: 0184 990230  
ORARIO CONTINUATO: dal Lunedì al Sabato 9,00/19,00  
[www.banco-metalli.com](http://www.banco-metalli.com)



Un contratto da 1,2 miliardi di euro per Fincantieri con il governo dell'Indonesia per la fornitura di due pattugliatori d'altura. Le navi erano programmate per la Marina italiana e sono in fase di allestimento nei cantieri liguri.

### POLITICA

Piano di Valditara  
«Stranieri in classe  
tetto del 30%»

Flavia Amabile / PAGINA 12

Una legge obbligatoria per rendere obbligatorio il limite del 30% di alunni stranieri nelle classi: questo è l'obiettivo del ministro Valditara. Un terremoto in un Paese dove quasi il 7% delle classi ha già oggi un tasso di presenze superiore.

Corte dei conti  
nel mirino le spese  
di Burlando e Toti

Fagandini e Sculli / PAGINA 13

La Corte dei conti chiede di vedere gli estratti dell'utilizzo delle carte di credito nella disponibilità dei presidenti e degli assessori delle giunte Burlando e Toti della Regione Liguria. No dell'ente.

### ECONOMIA

Per Fincantieri  
nuovo contratto  
da 1,2 miliardi

Alberto Quarati / PAGINA 17



Un contratto da 1,2 miliardi di euro per Fincantieri con il governo dell'Indonesia per la fornitura di due pattugliatori d'altura. Le navi erano programmate per la Marina italiana e sono in fase di allestimento nei cantieri liguri.



€2\* in Italia — Venerdì 29 Marzo 2024 — Anno 160\*, Numero 88 — [ilssole24ore.com](http://www.ilsole24ore.com)

Edizione chiusa in redazione alle 22

\*solo nelle province di AL-AT-VC Il Sole 24 Ore

in vendita soltanto obbligatoria con il Monferrato e a € 5



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 34750,35 -0,03% | SPREAD BUND 10Y 138,40 +7,40 | SOLE24ESG MORN. 1355,61 -0,13% | SOLE40 MORN. 1276,81 +0,01% | Indici & Numeri → p. 39-43

CHI VA IN GUERRA E CHI CI MANDA GLI ALTRI

Israele, governo a un passo dalla crisi sulla leva per gli ultraortodossi



— servizi a pagina 8

TESTIMONIANZA A RADIO 24

Suor Nabila Saleh: «Il Papa ci è vicino. A Gaza manca tutto, pregate per noi»

Catia Caramelli — a pag. 8

PANORAMA

PIATTAFORMA FTX

Il «re delle cripto» Bankman-Fried condannato a 25 anni di carcere

Sam Bankman-Fried, l'ex amministratore delegato della piattaforma di criptovalute Ftx, è stato condannato a 25 anni di carcere per aver frodato i suoi clienti. L'accusa aveva chiesto fra i 40 e i 50 anni, la sua difesa sei, il giudice Kaplan ha stabilito che l'imputato ha mentito durante il processo quando ha dichiarato di non sapere che il suo hedge fund aveva speso i depositi dei clienti di Ftx. Kaplan ha anche dichiarato che i clienti di Ftx hanno perso 8 miliardi di dollari.

— pag. 28

ANALISI

POVERTÀ,  
NORD ITALIA  
E CENTRO  
MEGLIO DELLA  
GERMANIA

di Marco Fortis — a pagina 25

INFRASTRUTTURE

Diga foranea di Genova,  
Salvini attacca l'Anac

«Sorprende lo stop dell'Anac alla diga di Genova: è come se pezzi di Stato remassero contro l'interesse nazionale». Così fonti del Mlt. L'Autorità: lavoriamo «per agevolare le opere nel rispetto della legalità». — pag. 20

INNOVAZIONE  
Industria delle macchine al top dei brevetti

L'industria italiana dei macchinari, secondo la classifica dell'Ufficio Europeo dei Brevetti, primeggia per numero di richieste di brevetto, con 5 aziende nella top 20 nazionale e con Coesia al vertice.

— pag. 16

Plus 24

**Investimenti**  
Borsa boom, ecco chi è in rincorsa

— domani con Il Sole 24 Ore

Moda 24

**Il caso Vinted**  
Second hand come prima scelta

Chiara Beghelli — a pag. 20

**ABBONATI AL SOLE 24 ORE**  
• 25% di sconto. Per info:  
[www.ilsole24ore.com/abbonamento](http://www.ilsole24ore.com/abbonamento)  
Servizio Clienti: 02.30.300.600

**Antiriciclaggio**  
Comunicazione titolare effettivo, moratoria scaduta e rischio sanzioni

Alessandro  
Galimberti  
— a pag. 31

**Decreto fisco**  
Investimenti 4.0, crediti con monitoraggio preventivo

Luca Galani — a pag. 34



## Cessioni del 110%, stop retroattivo

### Decreto fiscale

Senza effetto le Cilas prima del 17 febbraio 2023 se non sono partiti i lavori

Accordo fatto per le zone terremotate: 400 milioni per la ricostruzione

La pietra tombale sulla cessione dei crediti arriva con una manovra inserita nell'ultima versione del decreto blocca crediti, oggi in Gazzetta Ufficiale. L'obiettivo è salvare i conti pubblici sterilizzando la riscriva di titoli abitativi e Cilas, presentati prima del 17 febbraio 2023, che ancora consentivano di sfruttare la cessione anche per lavori non ancora partiti. Per le aree terremotate accordo sul limite di spesa a 400 milioni.

— Servizi alle pagine 4-5

### IL PATRIMONIO IMMOBILIARE DEL CAVALIERE

VILLA CAMPARI (L. MAGGIORE)  
A MARINA BERLUSCONI

14 milioni

Maria Berlusconi ne ha rilevato il 74%; dato che il 26% era suo, per 14 milioni

VILLA MACHERIO  
A BARBARA BERLUSCONI

25 milioni

Barbara Berlusconi firmerà il rogo per acquistare la Villa Visconti di Modrone

VILLA GRANDE (ROMA)  
A PIER SILVIO BERLUSCONI

10 milioni

Pier Silvio Berlusconi dovrebbe comprare Villa Grande per circa 10 milioni di euro

VILLA CERTOSA (SARDEGNA)  
IN VENDITA

500 milioni

Villa Certosa, a Porto Rotondo in Sardegna, è in vendita per 500 milioni

Berlusconi, chiuso il riassetto da 700 milioni sulle ville

Mariagia Mangano — a pag. 25

In Borsa primo trimestre d'oro (+14,5%). Sul podio dei migliori da 30 anni

### Rally di Borsa

Piazza Affari ha chiuso il primo trimestre in crescita del 14,5%, il terzo migliore degli ultimi 30 anni, a un soffio dal +14,9% del 2019 e vicino al +18,33% del 2015. Ma non mancano i rischi. Morya Longo — a pag. 3

### LE PROSPETTIVE

Gli investitori guardano l'Europa. Azioni a sconto del 35% sugli Usa

Maximilian Cellino — a pag. 3

Tassi troppo alti, rischia una impresa su quattro se la Bce non interviene

### Rapporto Istat

Se la Bce non dovesse tagliare il costo del denaro, un quarto delle imprese potrebbe essere «a rischio o fortemente a rischio». Lo sostiene il rapporto competitività dell'Istat. Carlo Marroni — a pag. 2

### ENERGIA

Gas e petrolio, i nuovi pozzi fanno deragliare gli obiettivi green

Di Donfrancesco — a pag. 13

### MANAGEMENT

Intesa Sanpaolo, governance aperta ai giovani in prima linea

Luca Davi — a pag. 24



BANCHE E BANCHIERI  
Ermotti (Ubs) il più pagato: 14,4 milioni di franchi svizzeri

Laura Cavestri — a pag. 24





Venerdì 29 Marzo 2024  
Nuova serie - Anno 33 - Numero 76 - Spedizione in A.P. art. 1 c. 1 l. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50  
Francia € 2,50 **€ 2,00\***



a pag. 31

CALAMITÀ NATURALI

Abi proroga di 12 mesi le rate dei mutui per i territori colpiti dalle alluvioni e dal sisma del 2022 e 2023

Matero a pag. 25

**SU WWW.ITALIAOGGI.IT**  
**TO** **Superbonus - La bozza di decreto legge**

**Dogane & accise - La bozza di dlgs di riforma**

**Giudici - La norma con la disciplina dei test psicoattitudinali**

**Magistratura - Sanzioni disciplinari, la sentenza della Consulta**

**La lista di scopo della Bonino è un'accozzaglia di partitini che sono uno più debole dell'altro**

Andrea Cangini a pag. 8

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



IN EDICOLA  
E IN DIGITALE

## Ispettori del lavoro rafforzati

Anche le violazioni dei contratti collettivi rientrano tra le irregolarità in materia di lavoro e di legislazione sociale che possono essere contestate a una impresa

Le violazioni dei Ccnl rientrano tra le irregolarità in materia di lavoro e di legislazione sociale che possono essere contestate a una impresa dall'Ispettorato del Lavoro e dal potere di disposizione. Lo dice una sentenza del Consiglio di stato, che ha ritenuto legittimo un provvedimento di disposizione sull'inquadramento dei lavoratori, ratificando una sentenza del Tar Friuli Venezia Giulia che lo aveva annullato.

Cirioli a pag. 32

CON LA NEOS

**Torna dopo 7 anni il volo diretto Palermo-NY**

Merli a pag. 10

**Antonio Ricci (Striscia la notizia): così vorrei rivoluzionare le tre reti Mediaset**



Antonio Ricci, l'inventore di *Striscia la notizia* e di tanti altri grandi programmi di successo della tv italiana, fa un appello a Pier Silvio Berlusconi, amministratore delegato di Mediaset: «Una volta Mediaset aveva grandi varietà. Ora il sabato sera spetta alla De Filippi. Ecco, mi piacerebbe provare con i grandi varietà, e poi butterei un occhio sulle fiction, anche se Mediaset preferisce averne una cura, che costano poco e fanno buoni soldi». E ricordando, la sparsa grossa: «Se Pier Silvio Berlusconi mi mollasse tutte le tre reti per sei mesi, io farei una rivoluzione, con programmi completamente diversi».

Plazzoita a pag. 17

DIRITTO & ROVESCO

Il primo a parlare del nuovo partito tedesco di Sinistra è stato Roberto Giorlino su Italia Oggi. La notizia avrebbe dovuto dare una scossa ai porti, invece calma piatta anche se questa è un'emozione che non manca. Infatti in soli tre mesi dalla fondazione, questo partito ha raccolto il 15% delle intenzioni di voto ed ha erogato 10 milioni di euro al partito di estrema destra AfD che ha cresciuto enormemente con l'appoggio di moderati. Lo guida Sahra Wagenknecht che viene dall'estrema sinistra (L'Abol) da cui ha scelto dopo che si è dissociata da sinistra. È una notizia notata dai meno pregiati. Oggi è l'opposto». Si definisce «conservatrice di sinistra». Di origini trentine ma è ex Pds. «È un partito mai corso nelle alluvioni. Ne sono infatti quelle comunità che ancora la cultura del paese ospitante. È a favore dell'aborto «ma non al settimo e neppure al novesimo». Altro che ciò che è largo. Ci vogliono idee larghe. Che in Germania sono già attaccate».



## Elio e le storie tese

CONCERTO A  
FAVORE DI VIDAS

7 maggio 2024  
ore 21:00

Teatro Nazionale  
Milano



qrcode o  
segretaria.eventi@vidas.it  
www.vidas.it



MEDIA PARTNERS



PATROCINI

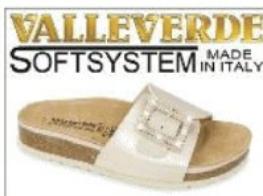


# LA NAZIONE

VENERDÌ 29 marzo 2024

1,70 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it

Parla Gaia Checucci, guida dell'Autorità idrica

**La mappa del dissesto  
«Così proteggeremo  
il nostro territorio»**

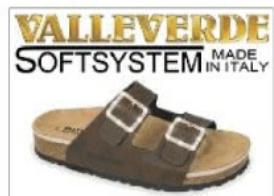
Servizio a pagina 18



Progetto del Museo Novecento

**Firenze apre  
una nuova casa  
per gli artisti**

Costanzo a pagina 30



## Gli 007: soldi russi ai parlamentari Ue

Il dossier dei servizi segreti cechi e polacchi: mazzette ai politici (anche francesi e tedeschi) per condizionare scelte e strategie. Putin minaccia: «Colpiremo ovunque siano i jet della Nato destinati all'Ucraina. Tajani: «Sugli F-16 il Cremlino fa propaganda»

[«I pellegrini disertano»](#)

**La Pasqua  
di guerra  
in Terra Santa**



Pasqua di guerra in Terra Santa: folla per la Domenica delle Palme, pochi i pellegrini. Il patriarca latino cardinale Pizzaballa: vicini ai fratelli di Gaza

Baquis e Fabrizio alle p. 6 e 7

[Scuola, il ministro Valditara](#)

**«Nelle classi  
la maggioranza  
sia di italiani»**

C. Rossi a pagina 8

Il vescovo difende la mostra:  
«No ai fanatismi». Caccia all'uomo

**Carpi, opera  
accusata  
di blasfemia  
Artista  
aggredito  
in chiesa**

Reggiani e Marchetti alle p. 14 e 15

**LA SFIDA DI ILARIA SALIS IN AULA: «MOSTRATE LE MIE MANETTE»  
IL TRIBUNALE UNGHERESE LE NEGA GLI ARRESTI DOMICILIARI**

[DALLE CITTÀ](#)

Fucecchio

**Terribile schianto  
fra tre vetture  
Muore operaio  
di 48 anni**

Puccioni in Cronaca

[Gambassi Terme](#)

Mattatoio nel bosco  
Scatta la denuncia  
per abusi edilizi

Servizio in Cronaca

[Empoli](#)

**Una farmacia  
apre a Villanova  
«Servizi e lavoro»**

Cecchetti in Cronaca



Perugia, lo studente eroe



Calcio, altre accuse di scommesse

**A 14 anni salva  
anziano dal fuoco**

Angelici a pagina 16

**Guai inglesi  
per Tonali**

Rabotti nel Qs



**DORMITA GALATTICA,  
RISVEGLIO SPAZIALE.**

PASTIGLIE GOMMOSE

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.

J. MERARINI



VALLEVERDE

# la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari

VALLEVERDE  
SOFTSYSTEM MADE IN ITALYL'etichetta certifica prodotti da materiali incisi  
e/o fiammato gestiti in maniera sostenibile

Venerdì 29 marzo 2024

Oggi con il Venerdì

Anno 49 N° 79 - In Italia. € 2,50

Diritti

## Salis resta in cella Meloni la abbandona al castigo di Orbán

dal nostro inviato  
Giuliano Foschini

**BUDAPEST** – C'è un suono che il governo italiano dovrebbe tenere sempre a mente quando parla di Ilaria Salis: il rumore delle catene e del guinzaglio a cui era legata. In quel tintinnare c'è infatti tutta l'ipocrisia di chi dice «sbagliato politicizzare» (Tajani) o «la famiglia Salis ha perso tempo, doveva chiedere i domiciliari un anno fa» (Nordio).

● alle pagine 8 e 9 con i servizi di Giannoli e Lauria



Budapest Ilaria Salis all'udienza che le ha negato gli arresti domiciliari

LA GUERRA IN UCRAINA

## Putin minaccia la Nato

Il presidente russo: "Colpiremo i caccia F-16 di Kiev anche negli aeroporti dei Paesi terzi da cui decolleranno" E per la strage Isis a Mosca, il Cremlino torna ad accusare Zelensky: "Ha finanziato i terroristi". Gli Usa: "Follia"

dalla nostra inviata  
Rosalba Castelletti

**MOSCA** – A una settimana dall'attentato alla Crocus City Hall, Putin non ha ancora visitato il luogo dell'attacco. Sugli F-16 ha detto: «Se verranno utilizzati da aeroporti di Paesi terzi, diventeranno obiettivi legittimi».

● a pagina 4

L'analisi

L'escalation  
che arriva dal cielo

di Gianluca Di Feo

**O**gni innalzamento del sostegno occidentale all'Ucraina ha sempre aumentato proporzionalmente anche il livello della tensione con Mosca.

● a pagina 4

Il caso Gershkovich

Noi di fronte  
al destino di Evan

di Gianni Riotta

**N**ella sua classica autobiografia di deportata nei gulag di Stalin, *Viaggio nella vertigine*, la scrittrice russa Evgenija Ginzburg ricorda la detenzione in carcere.

● a pagina 27

L'intervista

## Tusk: "La guerra è alle porte"

dalla nostra inviata Tonia Mastrobuoni



Il premier polacco Donald Tusk

● alle pagine 2 e 3

“

Bisogna spendere il più possibile per armarci. I prossimi due anni sono decisivi

“

di Liana Millella

● a pagina 12

Bonaccini da Schlein.  
Le liste per Bruxelles  
sono un caso



di Lorenzo De Cicco

● a pagina 10

Calcio



Tonali, non è finita.  
Scommetteva anche sulla Premier

dal nostro corrispondente  
Antonello Guerrera ● a pagina 35

**ITLAS**  
IL LEGNO. LA TUA CASA.

**Salone de Mobile. Milano 16–21/04  
Pad. 6 Stand D40**

Il racconto di Lenin/3

A Mosca a Mosca!  
La conquista del potere

di Ezio Mauro



● alle pagine 29, 30 e 31

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821, Fax 06/49821932 - Sped. Abib.  
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00  
- Grecia € 3,30 - Croazia € 3,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50  
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Profondo Noir  
€ 11,40

NZ



## IL DIBATTITO

Perché le Università sbagliano se tagliano i rapporti con Israele

VLADIMIRO ZAGREBELSKY - PAGINA 23



## LA POLEMICA

Canfora: "Giorgia neonazista? Continuo a pensarla e lo ridirei"

FRANCESCO RIGATELLI - PAGINA 13



## LA CULTURA

Il potere e la paura di crescere le donne del primo Stephen King

LOREDANA LIPPERINI - PAGINA 25



## LA STAMPA

VENERDÌ 29 MARZO 2024



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € | ANNO 158 | N. 88 | IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | DL.353/03 (CONV.INL.27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DDL-TO | [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it)

GNN

SALIS IN TRIBUNALE ANCORA UNA VOLTA CON GUINZAGLIO E CATENE. L'AVVOCATO: MINACCIATI DA MILITANTI DI DESTRA

# "Ilaria trattata come un cane"

Negati i domiciliari. Il padre: prova di forza di Orban. Schlein: schiaffo all'Italia, Meloni reagisce

NICCOLÒ ZANCAN

«Ciao tesoro», dice il padre. Ilaria Salis è pallida. Incatenata mani e piedi. Ha un sorriso incredulo stampato sul viso e non dice niente. Ha capito come è andata, tutti lo abbiammo capito. Un soldato ungherese, con il passamontagna calato in testa, urla, e da quella feritoia di bocca le parole volano come lame: «Via! Fate largo! Lasciate passare! È finita qui». Qualcuno azzarda una carezza o forse un abbraccio, e il soldato urla ancora più forte: «Non farlo!». «Ciao», dice Ilaria Salis ai suoi genitori. - PAGINE 2 E 3 CON IL COMMENTARIO DI MARCELLO SORGIA A PAGINA 3



LE IDEE

La solitudine di Leone e gli innocenti sacrificati

Marco Pollini

L'ANALISI

La sfida di Budapest vergogna per l'Europa

DONATELLA STASIO

«Bato un popolo che non ha bisogno di eroi» diceva Bertrand Brecht. E certo non si può dire questo dell'Ungheria di Viktor Orbán che continua a tenere Ilaria Salis in catene, ne umilia la dignità davanti al mondo intero, calpesta la presunzione di innocenza e chiude ogni varco a un processo giusto e non politico. - PAGINA 23

IL COMMENTO

Governo patriottico solo con Chico Forti

MONTESQUIEU

Ha intimato recentemente Giorgia Meloni, con l'espressione che assume quando non scherza, che non intende accettare da chiesa lezioni di italicità. Fin qui nulla di male, e si può pensare che uguali parole con la stessa espressione indirizzerebbe a chi volesse imparire lezioni di patriottismo. - PAGINA 23

LA SCUOLA

Stranieri, Valditara si schiera con Salvini: «Più italiani in classe altrimenti è il caos»

AMABILE, RIFORMATO



Una legge per rendere obbligatorio il limite del 30% di stranieri nelle classi: è l'obiettivo del ministro Valditara ed è un terremoto nell'Italia delle scuole sempre più multietniche. Il 6,8% delle classi ha una quota di alunni stranieri superiore al 30%, percentuale che sale all'11,2% nella scuola primaria. - PAGINE 10 E 11

LA GUERRA IN UCRAINA

Putin: con gli F-16 a Kiev noi colpiremo la Nato

AGLIASTRO, GRIGNETTI

Ieri Putin ha preso di mira gli F-16 promessi a Kiev nei mesi scorsi. Ha definito «una pura assurdità» l'idea di un attacco contro un Paese Nato. Ma ha avvertito: se gli F-16 decollano da Paesi occidentali per attaccare truppe russe, saranno «un obiettivo legittimo ovunque siamo dislocati». Anche nelle basi Nato. - PAGINE 6 E 7

LA GEOPOLITICA

Se la premier smette di travestirsi da Rambo

FLAVIA PERINA

Un dress code rivelatore: nella visita al contingente italiano in Libano Giorgia Meloni dismette l'orrenda abitudine dei politici italiani di travestirsi da Rambo e si presenta in un sobrio completo giacca e pantaloni. È un bene, è un messaggio. - PAGINA 9

INTERVISTA A CATERINA GUZZANTI: CERCO DA SEMPRE UNA FAMIGLIA



UN ragazzo incontra una ragazza. La notte poi non passa. E non perché finiscono labbra sulle labbra, anche se lei lo vorrebbe tantissimo e lui, invece, pensa che lei non sia il tipo. - PAGINA 19

FRANCESCA LUCIDI

L'INTERVISTA

Greco: «Io anni d'Egitio Torino si dia una mossa»

GIULIA ZONCA



Al quarto piano del palazzo che ospita il Museo Egizio di Torino c'è un nido: dà sui tetti della città reale, ha in faccia Palazzo Carignano e sbircia la collina, è l'ufficio di Christian Greco che da dieci anni dirige il museo. «Quando ho spedito la domanda per il concorso - ricorda - ero convinto che non sarebbe mai toccato a me: lavoravo fuori dall'Italia da 17 anni, me ne ero andato a 21 e non avevo agganci. Sappiamo quale immagine si ha di questo Paese». «La mia grande amica Carla Barbat, usava una fantastica definizione: l'Italia è una repubblica democratica fondata sulle conoscenze. Io non le avevo». - PAGINA 24

I DIRITTI

Quei ragazzi favolosi sono una ricchezza

LAURA EDUATI

Salvini è convinto che limitando al 20% gli studenti stranieri nelle classi i professori potranno spiegare in italiano, senza intralcii. Valditara pensa che assimilando gli stranieri ai valori della Costituzione le scuole non dovranno chiudere per Ramadan. - PAGINA 10

IL CASO

Tabaccaio sparò all ladro: «omicidio volontario»

IRENE FAMÀ

Omicidio volontario. Nessuna legittima difesa, semmai la convinzione di potersi fare giustizia da soli. Costi quel che costi, pure una vita. Così il tabaccaio che sparò ai ladri dal balcone e ne uccise uno andrà a processo. - PAGINA 17

Buona Pasqua!  
[www.centrofruttaoleggio.it](http://www.centrofruttaoleggio.it)

Barcode: 9771221216003

## BUONGIORNO

Nel caso della querela mossa da Giorgia Meloni a Luciano Canfora, vorrei dire, in generale, che di querele non se ne può più. Nella mia vita credo di averne ricevute - da solo o insieme ad altri - più o meno centoventi, zero condanne, un patteggiamento, e lo dico perché non sono superstizioso. Non so nemmeno quante decine di migliaia di euro sono costato in spese legali ai miei editori, per non avere mai diffamato nessuno. La novità di questi tempi (oltre alla premia assistita dall'avvocato del clan, Andrea Delmastro, sottosegretario alla Giustizia, il che aggiunge alla commedia elementi di surrealismo) sono le querele fra giornalisti. Passiamo le giornate a discutere e scrivere dell'avidente record europeo di querele ricevute dai giornalisti italiani, e poi ci trasciniamo in tribunale a vicenda, contribuendo pe-

## Questione d'onore

MATTIA FELTRI

raltro alla paralisi della giustizia, su cui abbiamo appena pubblicato un vibrante corsivo. Nell'era della suscettibilità, le querele altrui sono un attentato alla libertà di stampa, le nostre legittima difesa. Ma devo smetterla di usare il plurale, tre delle ultime quattro querele da me ricevute arrivano da giornalisti, mentre io non ho mai querelato nessuno, mai, e con tale primato conto di arrivare alla tomba. Un po' sono pigro. Sopportare un insulto è molto meno faticoso che avviare una causa. Ma poi ognuno di noi dovrebbe prendere più alla leggera la questione del proprio onore - parola così tronfa e piccina - ma non alla leggera al punto da affidarne le sorti a un tribunale. Quel poco di onore davvero poco vale, se lo si mette nelle mani di un giudice, al rischio sentenzi che in realtà non vale nulla.

ITALIAN PREMIUM DRY GIN  
MAECO GIN  
SIBONA  
www.distilleriasibona.it

Sibona Distilleria Italiana



# MILANO FINANZA



€ 4,50 Venerdì 29 Marzo 2024 Anno XXXV - Numero 064

MF il quotidiano dei mercati finanziari

Classificatori

Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 469/96, DCI Milano



**MERCATI I NUMERI DEL 1° TRIMESTRE**  
**Piazza Affari da +15%**  
**Tanti vanno all'incasso**

**AI RAGGI X TUTTI I POSSIBILI INCROCI**  
**Risiko, gli analisti votano per Unicredit-Generali**

**INVESTIMENTI**

Borse e bond sono in salute ma le tensioni geopolitiche inquietano i risparmiatori  
 Dall'oro al cash: gli ingredienti per proteggere il portafoglio in caso di escalation

# SOLDI IN TRINCEA

*Consigli per blindare i risparmi  
 se la guerra si allarga davvero*

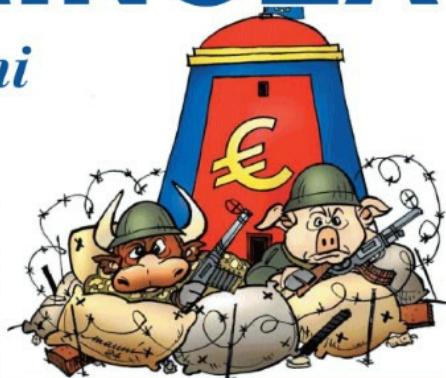
**ORSI & TORI**

DI PAOLO PANERAI

**L'**agenzia Ansa è di tutti gli editori, quindi di nessuno. La seconda agenzia di informazione italiana è della più importante azienda non solo pubblica italiana, l'Ente, quindi inevitabilmente è stata uno strumento della presenza dello Stato nell'informazione politica ed economica, una scelta che aveva compiuto il fondatore Enrico Mattei e, per creare spazio alle partecipazioni statali, comprò anche il quotidiano *Il Giorno*, mettendolo inevitabilmente al

servizio di questo o di quel partito a seconda del momento, pur non essendo l'organo di un partito come legittimamente lo sono stati *l'Unità* per il Pci e *Il Popolo* per la Dc, *l'Avanti* per il Psi, senza dimenticare *La Voce Repubblicana* per il Pri e *Il Secolo d'Italia* per il Msi e altri di minor rilievo. È stata una stagione iniziata nel dopoguerra dopo la fine del fascismo, ma quando Benito Mussolini era socialista lavorava a *l'Avanti* dal quale fu espulso e, salito al potere dopo la marcia su Roma, non ammise altre voci dirette dei partiti.

Contemporaneamente, quasi da sempre, c'è stata la stagione dei giornali degli imprenditori, come è stata *la Stampa*, acquistata per far piacere a Mussolini dal senatore Giovanni Agnelli sr., ex stesso *Corriere della Sera*, posseduto dai Crespi, grandi



**INTERVISTA ALL'AD ANGELOZZI**  
**La scommessa Lottomatica è diventare il big d'Europa**

**LA RIFORMA IMPOSSIBILE**  
**Presidenzialismo, perché se ne parla ma non si fa mai**

**PARLA IL PRESIDENTE GIULIANI**  
**Azimut si fa la banca per venderla subito**

**Scopri tutto il  
 valore di Vanguard.**

Valore per te, valore  
 per i tuoi clienti.

Con la nostra gamma di fondi ed ETF a basso costo\* e il nostro supporto a 360°, hai tutto ciò che serve per offrire più valore agli investitori. Interessante, vero?

Scopri di più su [www.it.vanguard](http://www.it.vanguard)

Comunicazione di marketing.

\*Il valore degli investimenti e il reddito da essi derivante possono diminuire o aumentare e gli investitori potrebbero recuperare un importo inferiore a quello investito.

\*Il TER medio degli ETF Vanguard in Europa è 0,12% rispetto allo medio europeo di 0,23%. Fonte: ETPGI, al 31 ottobre 2023.

Pubblicato da Vanguard Group (Irlanda) Limited, autorizzato e regolamentato dalla Banca Centrale d'Irlanda. © 2024 Vanguard Group (Irlanda), Limited. Tutti i diritti riservati.

**Vanguard®**  
 VALUE TO INVESTORS



## Adsp, verso la firma dell'accordo

Presidente e sindacati sarebbero vicini ormai alla sottoscrizione del nuovo testo nell'ambito della vertenza legata all'accordo di II livello Daria Geggi CIVITAVECCHIA - Alla luce dell'incontro lunedì scorso con il ministero vigilante e dell'interlocuzione ancora in corso anche con **Assoporti**, il presidente dell'Adsp Pino Musolino è intenzionato a mantenere quanto promesso nei giorni scorsi, a seguito della cinque giornate di sciopero dei dipendenti di Molo Vespucci nell'ambito della vertenza sull'accordo di secondo livello. A quanto pare infatti, dopo un primo passaggio ieri con le rsa nel corso del quale sarebbe stato firmato un pre-accordo, nella giornata di domani potrebbe essere sottoscritto un nuovo testo di accordo tra il presidente Musolino e le parti sociali, in grado di chiudere la vertenza superando dubbi e criticità. Il testo, a quanto pare, sarebbe quello giunto il 12 marzo scorso dalle organizzazioni sindacali che, tra le altre cose, andava a cristallizzare gli elementi retributivi percepiti dal personale in forza alla Adsp, proveniente dagli enti portuali antecedenti la riforma del 2016. «La sottoscrizione del nuovo testo dell'accordo - aveva assicurato nei giorni scorsi Musolino - consentirebbe, con un equilibrato compromesso, non solo di risolvere la vertenza in seno all'Adsp MTCS localmente ma permetterebbe nel contempo di definire con sufficiente nitidezza la situazione anche a livello nazionale, fornendo un quadro sufficientemente chiaro ai fini dell'applicazione delle previsioni normative di settore ai dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale». Difficile capire quale significato possa avere un pre-accordo a 48 ore da un'intesa ufficiale, a meno che i sindacati, a fronte dei mutamenti di atteggiamento che hanno caratterizzato l'Autorità Portuale negli ultimi mesi sulla vicenda, non abbiano voluto intanto mettere un primo "nero su bianco". La svolta positiva sembra sia arrivata in conseguenza di un incontro svoltosi lunedì scorso al Ministero, nel quale i massimi dirigenti di Porta Pia hanno chiarito al Presidente Musolino che l'interpretazione giusta era quella fornita dai sindacati, ovvero che non possono essere toccati gli emolumenti di quanti erano stati assunti prima del 2016. L'intesa siglata domani, quindi, dovrebbe ricalcare quella che era stata preparata la scorsa settimana dalle organizzazioni sindacali. Bisognerà poi vedere quale sarà l'atteggiamento del Collegio dei Revisori, che aveva bocciato il precedente accordo, e del Comitato di Gestione già convocato per martedì prossimo.



# La Provincia di Civitavecchia

## Primo Piano

### Adsp, verso la firma dell'accordo

Presidente e sindacati sarebbero vicini ormai alla sottoscrizione del nuovo testo nell'ambito della vertenza legata all'accordo di II livello Condividi CIVITAVECCHIA - Alla luce dell'incontro lunedì scorso con il ministero vigilante e dell'interlocuzione ancora in corso anche con **Assoporti**, il presidente dell'Adsp Pino Musolino è intenzionato a mantenere quanto promesso nei giorni scorsi, a seguito della cinque giornate di sciopero dei dipendenti di Molo Vespucci nell'ambito della vertenza sull'accordo di secondo livello. A quanto pare infatti, dopo un primo passaggio ieri con le rsa nel corso del quale sarebbe stato firmato un pre-accordo, nella giornata di domani potrebbe essere sottoscritto un nuovo testo di accordo tra il presidente Musolino e le parti sociali, in grado di chiudere la vertenza superando dubbi e criticità. Il testo, a quanto pare, sarebbe quello giunto il 12 marzo scorso dalle organizzazioni sindacali che, tra le altre cose, andava a cristallizzare gli elementi retributivi percepiti dal personale in forza alla Adsp, proveniente dagli enti portuali antecedenti la riforma del 2016. «La sottoscrizione del nuovo testo dell'accordo - aveva assicurato nei giorni scorsi Musolino - consentirebbe, con un equilibrato compromesso, non solo di risolvere la vertenza in seno all'Adsp MTCS localmente ma permetterebbe nel contempo di definire con sufficiente nitidezza la situazione anche a livello nazionale, fornendo un quadro sufficientemente chiaro ai fini dell'applicazione delle previsioni normative di settore ai dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale». Difficile capire quale significato possa avere un pre-accordo a 48 ore da un'intesa ufficiale, a meno che i sindacati, a fronte dei mutamenti di atteggiamento che hanno caratterizzato l'Autorità Portuale negli ultimi mesi sulla vicenda, non abbiano voluto intanto mettere un primo "nero su bianco". La svolta positiva sembra sia arrivata in conseguenza di un incontro svoltosi lunedì scorso al Ministero, nel quale i massimi dirigenti di Porta Pia hanno chiarito al Presidente Musolino che l'interpretazione giusta era quella fornita dai sindacati, ovvero che non possono essere toccati gli emolumenti di quanti erano stati assunti prima del 2016. L'intesa siglata domani, quindi, dovrebbe ricalcare quella che era stata preparata la scorsa settimana dalle organizzazioni sindacali. Bisognerà poi vedere quale sarà l'atteggiamento del Collegio dei Revisori, che aveva bocciato il precedente accordo, e del Comitato di Gestione già convocato per martedì prossimo. Condividi.



## Cambiano le regole di accessibilità nautica a Venezia

Porti Ordinanza della Capitaneria: cade il tetto delle 6mila gt per le navi cisterna fino a 180 metri in navigazione notturna, mentre i limiti per vento delle grandi navi vengono estesi a traghetti e portacontainer. Il **porto di Venezia** diventa più facilmente accessibile alle cisterne, mentre per ro-ro, ro-pax e portacontainer le regole si fanno più stringenti. È quanto emerge dalle modifiche introdotte - ha spiegato una nota della Capitaneria - nel locale regolamento di sicurezza portuale, a seguito degli esiti della valutazione dei rischi promossa dall'Autorità portuale del Mare Adriatico Settentrionale, nell'ambito del progetto 'Channeling the green deal for Venice', delle risultanze dei nuovi rilievi batimetrici effettuati lungo i canali lagunari marittimi e dai dati raccolti in occasione delle manovre navali in deroga che sono state autorizzate, nel tempo, dalla Capitaneria". "Tra le novità di maggior rilievo, tali da far incrementare i livelli di operatività di **Porto Marghera**, va sottolineata la possibilità, per le navi di lunghezza fino a 180 metri e con merci pericolose a bordo, di navigare anche nell'arco notturno, a condizione che i canali portuali siano delimitati da segnalamenti marittimi approvati. Ciò comporterà l'estensione della navigazione lungo il Canale Malamocco-Marghera di circa due ore" si legge nella nota. In particolare è stato rimosso il limite delle 6mila tonnellate di stazza lorda finora vigente per cisterne e gasiere. "Inoltre, le limitazioni specifiche per gli accosti in Canale sud non si applicheranno alle navi di stazza lorda inferiore a 3000 tonnellate o di lunghezza inferiore a 100 mt, permettendo alle unità di tipo bulk di piccole dimensioni di poter manovrare anche nell'arco notturno. In base ai nuovi rilievi batimetrici e alle risultanze delle manovre in deroga autorizzate, l'accessibilità nautica e i massimi pescaggi consentiti nei vari canali sono stati ridefiniti". Una novità su cui la nota ha sorvolato, tuttavia, introduce alcune regole più stringenti per ro-ro, ro-pax e portacontainer. Se infatti nella precedente versione del regolamento per queste tipologie di navi valeva il generale divieto di transito nei canali lagunari con vento di intensità superiore ai 30 nodi, d'ora innanzi anche ad esse verranno applicati i limiti vigenti per le navi da crociera, che abbassano il valore limite al crescere della stazza secondo la tabella che riportiamo sotto. Vero che le navi mercantili di quel tipo che arrivano a **Venezia** non facilmente raggiungono le stazze limite, ma è un fatto che una portacontainer di 270-280 metri di lunghezza che stazza circa 70mila tonnellate prima poteva entrare/uscire dal **porto** se il vento era ad esempio a 23 nodi, oggi non potrà più farlo. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



03/28/2024 13:07

Nicola Capuzzo

Porti Ordinanza della Capitaneria: cade il tetto delle 6mila gt per le navi cisterna fino a 180 metri in navigazione notturna, mentre i limiti per vento delle grandi navi vengono estesi a traghetti e portacontainer. Il porto di Venezia diventa più facilmente accessibile alle cisterne, mentre per ro-ro, ro-pax e portacontainer le regole si fanno più stringenti. È quanto emerge dalle modifiche introdotte - ha spiegato una nota della Capitaneria - nel locale regolamento di sicurezza portuale, a seguito degli esiti della valutazione dei rischi promossa dall'Autorità portuale del Mare Adriatico Settentrionale, nell'ambito del progetto 'Channeling the green deal for Venice', delle risultanze dei nuovi rilievi batimetrici effettuati lungo i canali lagunari marittimi e dai dati raccolti in occasione delle manovre navali in deroga che sono state autorizzate, nel tempo, dalla Capitaneria". "Tra le novità di maggior rilievo, tali da far incrementare i livelli di operatività di Porto Marghera, va sottolineata la possibilità, per le navi di lunghezza fino a 180 metri e con merci pericolose a bordo, di navigare anche nell'arco notturno, a condizione che i canali portuali siano delimitati da segnalamenti marittimi approvati. Ciò comporterà l'estensione della navigazione lungo il Canale Malamocco-Marghera di circa due ore" si legge nella nota. In particolare è stato rimosso il limite delle 6mila tonnellate di stazza lorda finora vigente per cisterne e gasiere. "Inoltre, le limitazioni specifiche per gli accosti in Canale sud non si applicheranno alle navi di stazza lorda inferiore a 3000 tonnellate o di lunghezza inferiore a 100 mt, permettendo alle unità di tipo bulk di piccole dimensioni di poter manovrare anche nell'arco notturno. In base ai nuovi rilievi batimetrici e alle risultanze delle manovre in deroga autorizzate, l'accessibilità nautica e i massimi pescaggi consentiti nei vari canali sono stati ridefiniti". Una novità su cui la nota ha sorvolato, tuttavia, introduce alcune regole più stringenti per ro-ro, ro-pax e portacontainer. Se infatti nella precedente versione del regolamento per queste tipologie di navi valeva il generale divieto di transito nei canali lagunari con vento di intensità superiore ai 30 nodi, d'ora innanzi anche ad esse verranno applicati i limiti vigenti per le navi da crociera, che abbassano il valore limite al crescere della stazza secondo la tabella che riportiamo sotto. Vero che le navi mercantili di quel tipo che arrivano a Venezia non facilmente raggiungono le stazze limite, ma è un fatto che una portacontainer di 270-280 metri di lunghezza che stazza circa 70mila tonnellate prima poteva entrare/uscire dal porto se il vento era ad esempio a 23 nodi, oggi non potrà più farlo. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

## NatpowerH, parla savonese la prima rete al mondo di idrogeno per la nautica

Fa parte del Gruppo Natpower fondato dal savonese Fabrizio Zago, amministratore delegato di una delle più importanti realtà aziendali specializzate nello sviluppo di infrastrutture per la creazione di energia pulita. Abbiamo incontrato Fabrizio Zago, Ceo di NatPower nell'ufficio della Torre Bofill in Darsena. La holding, a cui fanno capo 95 società, è sviluppatore indipendente di infrastrutture per la produzione di energia green: solare, eolica, storage e idrogeno. NatPower è presente in Italia, Inghilterra, Washington DC ed ha anche una piccola sede ad Almati, in Kazakistan, dove tramite la società Zaryk Su si è aggiudicata la gara indetta dal Ministero dell'Energia kazako per lo sviluppo di una centrale idroelettrica nella regione di Almaty. "NatPower è un'azienda di quasi 100 persone - spiega Zago - è un po figlia di esperienza precedente di un'altra azienda di cui sono stato fondatore e sono stato amministratore delegato". Del Gruppo fa parte NatPowerH, dove H sta appunto per idrogeno. "NatPowerH è una delle società del gruppo e si rivolge alla distribuzione dell'idrogeno - prosegue Zago - Per ciò che riguarda NatPower, come Gruppo ci occupiamo di energie rinnovabili e siamo creatori di infrastrutture di tradizionali, sole fotovoltaico eolico e storage di energia, mentre con NatPowerH stiamo organizzando la distribuzione per il settore della nautica". La realizzazione della prima infrastruttura al mondo di rifornimento di idrogeno verde per la nautica da diporto partirà nell'estate a Venezia, ma sono in corso trattative anche con una trentina di marine e porti italiani, tra questi Genova e La Spezia. Il progetto NatPowerH prevede un investimento di 100 milioni di euro con l'obiettivo di raggiungere almeno 100 stazioni di rifornimento nei prossimi sei anni. "Siamo nel **porto di Savona** e sappiamo che lo shipping in generale è un settore che inquina molto - prosegue Zago - C'è un processo di riduzione delle immissioni di Co2 nella nautica. Oggi c'è una domanda molto forte da parte degli armatori per avere barche che siano più pulite e abbiano meno immissioni e una delle soluzioni al problema è appunto l'idrogeno; parliamo di un idrogeno verde, prodotto con energia rinnovabile ed una molecola che non inquina quando si utilizza. Oltre tutto le normative stanno andando verso restrizioni molto forti per i natanti che si avvicineranno alle coste e andranno nei porti turistici. Insomma sarà sempre più difficile avvicinarsi all'isola di Bergeggi con un motore da centinaia di cavalli acceso o di un motore diesel che inquina". NatPowerH sta rispondendo alle esigenze degli armatori progettando le stazioni per la fornitura di idrogeno nel Mediterraneo. "Abbiamo quasi una trentina di accordi con marine e porti nel Mediterraneo - prosegue Zago - Siamo partiti dall'Italia ma ci stiamo aperti a porti sulla costa Dalmata, in Turchia, Nord Africa, Spagna e Francia. Anche in Liguria faremo stazioni di rifornimento". Per le stazioni di rifornimento NatPowerH si è rivolta ad uno degli studi d'architettura più importanti al mondo quello di Zaha Hadid.


  
**Savona News**  

NatpowerH, parla savonese la prima rete al mondo di idrogeno per la nautica



03/28/2024 11:23

Elena Romanato

Fa parte del Gruppo Natpower fondato dal savonese Fabrizio Zago, amministratore delegato di una delle più importanti realtà aziendali specializzate nello sviluppo di infrastrutture per la creazione di energia pulita. Abbiamo incontrato Fabrizio Zago, Ceo di NatPower nell'ufficio della Torre Bofill in Darsena. La holding, a cui fanno capo 95 società, è sviluppatore indipendente di infrastrutture per la produzione di energia green: solare, eolica, storage e idrogeno. NatPower è presente in Italia, Inghilterra, Washington DC ed ha anche una piccola sede ad Almati, in Kazakistan, dove tramite la società Zaryk Su si è aggiudicata la gara indetta dal Ministero dell'Energia kazako per lo sviluppo di una centrale idroelettrica nella regione di Almaty. "NatPower è un'azienda di quasi 100 persone - spiega Zago - è un po figlia di esperienza precedente di un'altra azienda di cui sono stato fondatore e sono stato amministratore delegato". Del Gruppo fa parte NatPowerH, dove H sta appunto per idrogeno. "NatPowerH è una delle società del gruppo e si rivolge alla distribuzione dell'idrogeno - prosegue Zago - Per ciò che riguarda NatPower, come Gruppo ci occupiamo di energie rinnovabili e siamo creatori di infrastrutture di tradizionali, sole fotovoltaico eolico e storage di energia, mentre con NatPowerH stiamo organizzando la distribuzione per il settore della nautica". La realizzazione della prima infrastruttura al mondo di rifornimento di idrogeno verde per la nautica da diporto partirà nell'estate a Venezia, ma sono in corso trattative anche con una trentina di marine e porti italiani, tra questi Genova e La Spezia. Il progetto NatPowerH prevede un investimento di 100 milioni di euro con l'obiettivo di raggiungere almeno 100 stazioni di rifornimento nei prossimi sei anni. "Siamo nel **porto di Savona** e sappiamo che lo shipping in generale è un settore che inquina molto - prosegue Zago - C'è un processo di riduzione delle immissioni di Co2 nella nautica. Oggi c'è una domanda molto forte da parte degli armatori per avere barche che siano più pulite e abbiano meno immissioni e una delle soluzioni al problema è appunto l'idrogeno; parliamo di un idrogeno verde, prodotto con energia rinnovabile ed una molecola che non inquina quando si utilizza. Oltre tutto le normative stanno andando verso restrizioni molto forti per i natanti che si avvicineranno alle coste e andranno nei porti turistici. Insomma sarà sempre più difficile avvicinarsi all'isola di Bergeggi con un motore da centinaia di cavalli acceso o di un motore diesel che inquina". NatPowerH sta rispondendo alle esigenze degli armatori progettando le stazioni per la fornitura di idrogeno nel Mediterraneo. "Abbiamo quasi una trentina di accordi con marine e porti nel Mediterraneo - prosegue Zago - Siamo partiti dall'Italia ma ci stiamo aperti a porti sulla costa Dalmata, in Turchia, Nord Africa, Spagna e Francia. Anche in Liguria faremo stazioni di rifornimento". Per le stazioni di rifornimento NatPowerH si è rivolta ad uno degli studi d'architettura più importanti al mondo quello di Zaha Hadid.

## Savona News

Savona, Vado

---

"La volontà, molto forte, è quella avere delle stazioni di rifornimento che, anche se comprendono componenti chimiche meccaniche ma non belle da vedersi - spiega Zago - abbiano un 'involturo' che sia esteticamente gradevole e che faccia capire che non si tratta di nulla di pericoloso né di inquinante. Abbiamo scelto questo studio di architettura, uno dei primi al mondo, che ha sposato la nostra filosofia realizzando un progetto molto sostenibile. Faremo una stampa di cemento i 3D, le strutture saranno realizzate con materiali sostenibili e saranno totalmente riciclabili". Nonostante il lavoro porti Fabrizio Zago e i suoi manager, in gran parte savonesi, in giro per il mondo, rimane forte l'attaccamento al territorio del Savonese. "L'azienda è stata fondata da me e ci sono diversi savonesi che fanno parte del top management - conclude Zago - Non è una coincidenza sia io che Andrea Minerdo, amministratore delegato di NatPowerH, abbiamo giocato nella squadra di football americano dei Pirates da giovani e il nostro cuore è ancora quello. Quindi ci fa piacere sostenere una realtà sportiva che è un po' fuori dagli schemi e che dura da decenni. Sono 40 anni che questi che io chiamo ancora "ragazzi" portano avanti questa passione che coinvolge tanti giovani e che va coltivata. Abbiamo fatto un contratto di sponsorizzazione con i Pirates e e abbiamo intenzione di spingere la squadra in futuro".



# Genova Today

Genova, Voltri

## Nuova diga, Anac precisa: "Irregolarità evidenziate dal 2023"

"Come sempre Anac non agisce per bloccare, non avendone fra l'altro la facoltà o i poteri, ma per agevolare la realizzazione delle opere nel doveroso rispetto della legalità, delle regole di trasparenza e concorrenza", chiarisce l'Autorità nazionale anticorruzione Prosegue il dibattito sul progetto della nuova diga foranea del porto di Genova. "Sorprende lo stop dell'Anac : è come se pezzi di Stato remassero contro l'interesse nazionale", commentano fonti del Mit. La diga di Genova, spiegano, "è un progetto di cui si parla da anni e che ha una condivisione bipartisan: i primi finanziamenti sono frutto di Paola De Micheli (Pd) e l'opera è stata inserita nel Pnrr dal governo Draghi. Il Ministro Matteo Salvini, seguendo i principi di concretezza e buonsenso, ha fatto di tutto per velocizzare l'iter di un intervento fondamentale per tutto il Paese e non solo per la Liguria e il suo capoluogo. Anche per questo sorprende lo stop dell'Anac: è come se pezzi di Stato remassero contro l'interesse nazionale".

"Tutte le obiezioni sollevate dall'Autorità Nazionale Anticorruzione - proseguono le fonti del Mit - sono fortemente contestate dai nostri uffici, basti pensare che i costi dell'opera non sono aumentati e nessuna contestazione riguarda presunti fenomeni corruttivi. Si tratta di semplici osservazioni burocratiche. Salvini è pronto a procedere con assoluta determinazione, a difesa degli interessi italiani". La precisazione di Anac "Le verifiche sull'opera - precisa Anac - e sulle criticità emerse procedono dal 2022, secondo le procedure previste dalla legge. L'Autorità ha evidenziato fin dal 2023 alla Struttura commissariale le diverse irregolarità riscontrate e le indicazioni migliorative. La stazione appaltante ha ritenuto di concentrare la propria attività nella contestazione della competenza di Anac a intervenire e nel difendere il proprio operato, senza adoperarsi per risolvere in tempo le problematiche evidenziate". "Ora, con la delibera n. 142 del 20 marzo 2024, tali osservazioni vengono formalizzate, ancora una volta non con l'intento di fermare l'opera, il cui carattere strategico e fondamentale non viene messo in discussione, ma al contrario, proprio per scongiurare che tale importante realizzazione possa subire blocchi o ritardi in seguito, in ragione del mancato rispetto delle procedure di legge, ponendo anche a rischio i finanziamenti Pnrr", osserva Anac. "Come sempre Anac non agisce per bloccare - conclude -, non avendone fra l'altro la facoltà o i poteri, ma per agevolare la realizzazione delle opere nel doveroso rispetto della legalità, delle regole di trasparenza e concorrenza, così da consentire che si intervenga in tempo, evitando quelle irregolarità che possono avere un impatto anche con riferimento all'erogazione dei finanziamenti dell'Unione europea". Toti: "Questo è il momento di remare tutti nella stessa direzione" "Ben comprendo il disappunto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - dichiara il presidente della Regione, Giovanni Toti - circa il parere di Anac sulla diga di Genova.



Nuova diga, Anac precisa: "Irregolarità evidenziate dal 2023"

Genova Today

03/28/2024 19:33

"Come sempre Anac non agisce per bloccare, non avendone fra l'altro la facoltà o i poteri, ma per agevolare la realizzazione delle opere nel doveroso rispetto della legalità, delle regole di trasparenza e concorrenza", chiarisce l'Autorità nazionale anticorruzione Prosegue il dibattito sul progetto della nuova diga foranea del porto di Genova. "Sorprende lo stop dell'Anac : è come se pezzi di Stato remassero contro l'interesse nazionale", commentano fonti del Mit. La diga di Genova, spiegano, "è un progetto di cui si parla da anni e che ha una condivisione bipartisan: i primi finanziamenti sono frutto di Paola De Micheli (Pd) e l'opera è stata inserita nel Pnrr dal governo Draghi. Il Ministro Matteo Salvini, seguendo i principi di concretezza e buonsenso, ha fatto di tutto per velocizzare l'iter di un intervento fondamentale per tutto il Paese e non solo per la Liguria e il suo capoluogo. Anche per questo sorprende lo stop dell'Anac: è come se pezzi di Stato remassero contro l'interesse nazionale". Tutte le obiezioni sollevate dall'Autorità Nazionale Anticorruzione - proseguono le fonti del Mit - sono fortemente contestate dai nostri uffici, basti pensare che i costi dell'opera non sono aumentati e nessuna contestazione riguarda presunti fenomeni corruttivi. Si tratta di semplici osservazioni burocratiche. Salvini è pronto a procedere con assoluta determinazione, a difesa degli interessi italiani". La precisazione di Anac "Le verifiche sull'opera - precisa Anac - e sulle criticità emerse procedono dal 2022, secondo le procedure previste dalla legge. L'Autorità ha evidenziato fin dal 2023 alla Struttura commissariale le diverse irregolarità riscontrate e le indicazioni migliorative. La stazione appaltante ha ritenuto di concentrare la propria attività nella contestazione della competenza di Anac a intervenire e nel difendere il proprio operato, senza adoperarsi per risolvere in tempo le problematiche evidenziate". "Ora, con la delibera n. 142 del 20 marzo 2024, tali osservazioni vengono formalizzate, ancora una volta non con l'intento di fermare l'opera, il cui carattere strategico e fondamentale non viene messo in discussione, ma al contrario, proprio per scongiurare che tale importante realizzazione possa subire blocchi o ritardi in seguito, in ragione del mancato rispetto delle procedure di legge, ponendo anche a rischio i finanziamenti Pnrr", osserva Anac. "Come sempre Anac non agisce per bloccare - conclude -, non avendone fra l'altro la facoltà o i poteri, ma per agevolare la realizzazione delle opere nel doveroso rispetto della legalità, delle regole di trasparenza e concorrenza, così da consentire che si intervenga in tempo, evitando quelle irregolarità che possono avere un impatto anche con riferimento all'erogazione dei finanziamenti dell'Unione europea". Toti: "Questo è il momento di remare tutti nella stessa direzione" Ben comprendo il disappunto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - dichiara il presidente della Regione, Giovanni Toti - circa il parere di Anac sulla diga di Genova.

## Genova Today

Genova, Voltri

---

In un momento in cui l'intero Paese dovrebbe remare nella stessa direzione e privilegiare il raggiungimento degli obiettivi strategici, sembra che qualcuno non riesca a evitare di privilegiare la forma alla sostanza, la burocrazia al risultato, il ricorso 'contro' alla collaborazione 'per'. "La diga di Genova - prosegue Toti - è un'opera straordinaria da cui dipende la competitività del nord ovest. È un'opera, che vede impegnati fianco a fianco Ministero, Regione, Comune, **Autorità Portuale**. È un'infrastruttura richiesta da tutte le imprese, che operano nella logistica del primo porto italiano. Nelle procedure di aggiudicazione dell'appalto non vi sono zone d'ombra, né vi è la possibilità di alcun danno erariale. Ma qualcuno in Italia continua a lavorare secondo l'intollerabile principio della 'pratica burocratica perfettamente svolta, l'opera non è stata fatta'. "Noi restiamo convintamente orientati a una pubblica amministrazione, che produca meno carta bollata e più infrastrutture. Così abbiamo costruito il ponte per Genova, così la Liguria si sta modernizzando e per questo - conclude il presidente della Regione - saremo al fianco del Governo e del ministero delle Infrastrutture su qualsiasi iniziativa, che semplifichi la vita del Paese".



## Diga di Genova, Salvini attacca l'Anac: "Un pezzo di Stato rema contro l'Italia"

La replica dell'Autorità Anticorruzione: "Mai agito per bloccare, ma per agevolare le opere" Roma - Botta e risposta sulle contestazioni dell'Anac ai lavori per la nuova diga del **porto di Genova**. L'opera da 1,3 miliardi di euro è ormai diventata un caso politico. "La diga di **Genova** è un progetto di cui si parla da anni e che ha una condivisione bipartisan - sostengono fonti del Mit, il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture - I primi finanziamenti sono frutto di Paola De Micheli (Pd) e l'opera è stata inserita nel Pnrr dal governo di Mario Draghi . Il ministro Matteo Salvini , seguendo i principi di concretezza e buonsenso, ha fatto di tutto per velocizzare l'iter di un intervento fondamentale per tutto il Paese e non solo per la Liguria e il suo capoluogo. Anche per questo sorprende lo stop dell'Anac: è come se pezzi di Stato remassero contro l'interesse nazionale. Tutte le obiezioni sollevate dall'Autorità Nazionale Anticorruzione sono fortemente contestate dai nostri uffici, basti pensare che i costi dell'opera non sono aumentati e nessuna contestazione riguarda presunti fenomeni corruttivi. Si tratta di semplici osservazioni burocratiche. Salvini è pronto a procedere con assoluta determinazione, a difesa degli interessi italiani ". A stretto giro di posta la replica dell'Anac. "Le verifiche sulla Diga foranea di **Genova** e sulle criticità emerse - sostiene l'Autorità Nazionale Anticorruzione - vanno avanti dal 2022, secondo le procedure previste dalla legge. E nel 2023 sono state segnalate alla struttura commissariale le diverse irregolarità riscontrate e le indicazioni migliorative. Ma la stazione appaltante ha contestato la competenza dell'Autorità invece di risolvere in tempo le problematiche avanzate". E ancora: "Come sempre l'Anac non agisce per bloccare, non avendone tra l'altro la facoltà o i poteri, ma per agevolare la realizzazione delle opere nel doveroso rispetto della legalità ". Per ora siamo ai fuochi d'artificio. Per capire se si passerà alle cannonate, non bisognerà attendere molto. Molto dipenderà dalla Procura Ue: vedremo se accoglierà la segnalazione dell'Anac.



03/28/2024 17:57

Tommy Perugini

**Diga di Genova, Salvini attacca l'Anac: "Un pezzo di Stato rema contro l'Italia"**

La replica dell'Autorità Anticorruzione: "Mai agito per bloccare, ma per agevolare le opere" Roma - Botta e risposta sulle contestazioni dell'Anac ai lavori per la nuova diga del porto di Genova. L'opera da 1,3 miliardi di euro è ormai diventata un caso politico. "La diga di Genova è un progetto di cui si parla da anni e che ha una condivisione bipartisan - sostengono fonti del Mit, il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture - I primi finanziamenti sono frutto di Paola De Micheli (Pd) e l'opera è stata inserita nel Pnrr dal governo di Mario Draghi . Il ministro Matteo Salvini , seguendo i principi di concretezza e buonsenso, ha fatto di tutto per velocizzare l'iter di un intervento fondamentale per tutto il Paese e non solo per la Liguria e il suo capoluogo. Anche per questo sorprende lo stop dell'Anac: è come se pezzi di Stato remassero contro l'interesse nazionale. Tutte le obiezioni sollevate dall'Autorità Nazionale Anticorruzione sono fortemente contestate dai nostri uffici, basti pensare che i costi dell'opera non sono aumentati e nessuna contestazione riguarda presunti fenomeni corruttivi. Si tratta di semplici osservazioni burocratiche. Salvini è pronto a procedere con assoluta determinazione, a difesa degli interessi italiani ". A stretto giro di posta la replica dell'Anac. "Le verifiche sulla Diga foranea di **Genova** e sulle criticità emerse - sostiene l'Autorità Nazionale Anticorruzione - vanno avanti dal 2022, secondo le procedure previste dalla legge. E nel 2023 sono state segnalate alla struttura commissariale le diverse irregolarità riscontrate e le indicazioni migliorative. Ma la stazione appaltante ha contestato la competenza dell'Autorità invece di risolvere in tempo le problematiche avanzate". E ancora: "Come sempre l'Anac non agisce per bloccare, non avendone tra l'altro la facoltà o i poteri, ma per agevolare la realizzazione delle opere nel doveroso rispetto della legalità ". Per ora siamo ai fuochi d'artificio. Per capire se si passerà alle cannonate, non bisognerà attendere molto. Molto dipenderà dalla Procura Ue: vedremo se accoglierà la segnalazione dell'Anac.

# Shipping Italy

Genova, Voltri

## Tutti destinati alla diga di Genova i nuovi fondi Pnc-Pnrr ai porti (330 milioni)

Porti Il Governo stanzia ulteriori 330 milioni di euro, quanto serve per la Fase B in prediato di essere accorpata alla Fase A. Scintille fra Mit e Anac di Andrea Moizo Sono destinate tutte alla nuova diga foranea di **Genova** le risorse aggiunte dal Governo al programma "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali" nell'ambito del decreto con cui ha recentemente rimodulato il Fondo complementare (Pnc) al Pnrr. A rivelarlo sono i dossier che gli uffici studi delle camere parlamentari hanno predisposto dopo che il provvedimento, varato a inizio mese, ha nei giorni successivi cominciato l'iter per la conversione in legge. Come già spiegato da SHIPPING ITALY, il Decreto definiva il ridimensionamento generale di svariati programmi (fra cui il 'decreto rinnovo flotte'), con un'unica vistosa eccezione, notata anche dagli uffici parlamentari, che proprio "riguarda l'autorizzazione di spesa relativa al programma Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali". Il dossier parlamentare rivela che "nella relazione tecnica (al Decreto legge, ndr) si precisa che una quota pari a 50 milioni annui dal 2024 al 2026 e a 90 milioni per gli anni 2027 e 2028 (complessivi 330 milioni euro) del rifinanziamento è destinata alla necessità di incrementare le risorse per il completamento della Nuova Diga foranea di **Genova**". Si tratta dell'intero ammontare aggiuntivo (il rifinanziamento del programma nel 2027 e nel 2028 sarà di 210 e 170 milioni, ma ad essi vanno scomputati 120 e 80 milioni rispettivamente, sottratti dalle risorse previste per 2024 e 2025). La cifra è molto vicina ai 350 milioni di euro di costo della Fase B prevista dal progetto preliminare. Fase B che proprio poche settimane fa l'Autorità di sistema portuale di **Genova** ha ufficializzato di voler accorpate alla Fase A, già appaltata e in corso di realizzazione, avviando innanzi al Ministero dell'Ambiente una procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione di impatto ambientale. Sulla base del cronoprogramma presentato, la variante progettuale permetterebbe di terminare i lavori entro fine 2026 (vincolo che peraltro è stato stralciato proprio dal Decreto sulla revisione del Piano Nazionale Complementare) e non prevede lo svolgimento di una gara per aggiudicare i lavori, da assegnarsi quindi all'appaltatore della prima frazione (Pergenova Breakwater). Potrebbero essere legate anche a tale circostanza e alle possibili obiezioni parlamentari in sede di conversione le reazioni veementi del presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla delibera Anac che ha confermato nei giorni scorsi i rilievi sulle presunte irregolarità dell'appalto. Il primo si è detto "sorpreso dal fatto che si sia mossa un'autorità anticorruzione in assenza di un corrotto" e ha ironizzato sul fatto che se effettivamente qualcuno fosse stato corrotto andrebbe certamente individuato e punito ma se invece si ritiene che se qualcuno ha "applicato delle regole più semplici e veloci per



## Shipping Italy

Genova, Voltri

---

arrivare alla realizzazione dell'opera va scovato e premiato". Generiche fonti del Mit invece hanno riferito che "sorprende lo stop dell'Anac: è come se pezzi di Stato remassero contro l'interesse nazionale. Tutte le obiezioni sollevate dall'Autorità Nazionale Anticorruzione sono fortemente contestate dai nostri uffici, basti pensare che i costi dell'opera non sono aumentati e nessuna contestazione riguarda presunti fenomeni corruttivi. Si tratta di semplici osservazioni burocratiche. Salvini è pronto a procedere con assoluta determinazione, a difesa degli interessi italiani". Anac ha replicato che, "dopo aver indicato alla Struttura commissariale le irregolarità, la stazione appaltante ha ritenuto di concentrare la propria attività nella contestazione della competenza di Anac ad intervenire e nel difendere il proprio operato, senza adoperarsi per risolvere in tempo le problematiche evidenziate. Dunque, con la delibera del 20 marzo, le osservazioni sono state formalizzate. Ancora una volta non con l'intento di fermare l'opera, il cui carattere strategico e fondamentale non viene messo in discussione ma, al contrario, proprio per scongiurare che tale importante realizzazione possa subire blocchi o ritardi in seguito, in ragione del mancato rispetto delle procedure di legge, ponendo anche a rischio i finanziamenti Pnrr". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY Decreto Pnrr approvato: crescono ancora i fondi Pnc-Pnrr per le port authority Sulla nuova diga di Genova l'Anac conferma i rilievi già contestati.



# Shipping Italy

Genova, Voltri

## Il rigassificatore di Livorno in rotta verso il porto di Genova

Cantieri Sarà effettuata dal cantiere San Giorgio del **Porto** un intervento che prevede la sostituzione del cuscinetto di ancoraggio di Fsu Toscana di Redazione SHIPPING ITALY Sarà San Giorgio del **Porto** ad occuparsi della lunga manutenzione cui Olt Offshore ha valutato di dover sottoporre Fsu Toscana, il rigassificatore di Livorno. Al cantiere genovese le bocche sono cucite, ma secondo quanto apprende SHIPPING ITALY la nave della società toscana (49,07% Snam, 48,24% Igneo Infrastructure Partners, Golar Lng al 2,69%) dovrebbe arrivare sulle banchine del capoluogo ligure la settimana prossima e fermarvisi a lungo, fino a ottobre, pur non essendo previsto un intervento nei bacini genovesi, dove del resto Fsu Toscana non riuscirebbe ad entrare perché troppo lunga. Secondo quanto comunicato due mesi fa da Olt, il fulcro della manutenzione è costituito dalla "sostituzione del cuscinetto del sistema di ancoraggio del terminale Fsu Toscana, sistema progettato e realizzato al fine di garantire la rotazione del Terminale attorno alla torretta geostazionaria permanentemente ancorata al fondale marino". A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Shipping Italy

**Il rigassificatore di Livorno in rotta verso il porto di Genova**


03/28/2024 22:35
Nicola Capuzzo

Cantieri Sarà effettuata dal cantiere San Giorgio del Porto un intervento che prevede la sostituzione del cuscinetto di ancoraggio di Fsu Toscana di Redazione SHIPPING ITALY Sarà San Giorgio del Porto ad occuparsi della lunga manutenzione cui Olt Offshore ha valutato di dover sottoporre Fsu Toscana, il rigassificatore di Livorno. Al cantiere genovese le bocche sono cucite, ma secondo quanto apprende SHIPPING ITALY la nave della società toscana (49,07% Snam, 48,24% Igneo Infrastructure Partners, Golar Lng al 2,69%) dovrebbe arrivare sulle banchine del capoluogo ligure la settimana prossima e fermarvisi a lungo, fino a ottobre, pur non essendo previsto un intervento nei bacini genovesi, dove del resto Fsu Toscana non riuscirebbe ad entrare perché troppo lunga. Secondo quanto comunicato due mesi fa da Olt, il fulcro della manutenzione è costituito dalla "sostituzione del cuscinetto del sistema di ancoraggio del terminale Fsu Toscana, sistema progettato e realizzato al fine di garantire la rotazione del Terminale attorno alla torretta geostazionaria permanentemente ancorata al fondale marino". A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



## Saimare, nel 2023 utile record a 1,6 milioni di euro

La Saimare chiude il 2023 con il record di un utile ante-imposte di 1,6 milioni di euro, in crescita del 13,7% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. "Abbiamo appena compiuto 100 anni, ma siamo più freschi che mai" scherza il presidente e ad Mino Giachino **Genova** - La Saimare chiude il 2023 con il record di un utile ante-imposte di 1,6 milioni di euro, in crescita del 13,7% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. "Abbiamo appena compiuto 100 anni, ma siamo più freschi che mai" scherza il presidente e amministratore delegato della società genovese, Mino Giachino. Che poi però si fa serio: "La nostra azienda si sta preparando per la rivoluzione infrastrutturale che si concretizzerà nella Pianura Padana nei prossimi anni, e che farà di **Genova** la capitale logistica del Sud Europa". L'azienda, che è partecipata dal gruppo Spinelli in maggioranza a fianco delle famiglie Cosulich, Scerni, Besozzi, Bolla Pittaluga e pure Onorato-Aponte attraverso la Tirrenia, è tra le maggiori Case di spedizione del Mar Mediterraneo, svelerà i dettagli di questa strategia in occasione del compleanno ufficiale della società, il prossimo 24 maggio. "Per adesso - dice Giachino - possiamo dire che i prossimi anni saranno cruciali, e noi dobbiamo tenerci pronti: in porto avremo pronta la nuova Diga foranea che permetterà l'ampliamento delle banchine e quindi della capacità di traffico dello scalo genovese. Alle spalle, ci sarà il Terzo valico. Nel 2032 sarà la volta della Torino-Lione e del traforo del Brennero sull'asse europeo che va dalla Sicilia al Nord Europa. Tutte queste grandi opere porteranno finalmente al completamento dei corridoi europei che si incrociano alle spalle dell'Appennino: il Corridoio mediterraneo attraverserà la Pianura padana sull'asse Torino-Alessandria-Milano-Verona-Padova, i principali centri intermodali di questa grande rete di trasporto merci. E non ci saranno solo le infrastrutture: la riforma doganale, frutto del lavoro del viceministro Maurizio Leo e del governo Meloni, che ha messo mano a un tema fondamentale dopo anni in cui i precedenti governi avevano cincischiato, renderanno molto più agili e competitive le nostre frontiere, incentivando il passaggio di traffici dai nostri porti. Con **Genova** che grazie alla Diga, fortemente voluta dal governatore ligure Giovanni Toti, dal sindaco Marco Bucci e da tanti operatori privati tra cui lo stesso Aldo Spinelli, avrà così un ruolo centrale". Del resto, ricorda Giachino, non è che sin qui le sfide non siano mancate: "Abbiamo lasciato dietro di noi e stiamo vivendo anni non proprio tranquilli - dice il manager ed ex sottosegretario ai Trasporti - tra il Covid, e poi la guerra in Ucraina, quindi quella in Israele e crisi di Suez. Nonostante questo scenario siamo cresciuti, consolidandoci con i nostri uffici nei porti di Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro e aprendo nuovi uffici a Novara e Salerno. Ci siamo specializzati nella gestione del post-Brexit, tema interessante per tutte quelle aziende che gestiscono flussi di traffico dall'Italia alla Gran Bretagna e viceversa. In questi anni - aggiunge Giachino - e questo è un obiettivo a tendere, è aumentata l'interoperatività, che per

The Medi Telegraph

Saimare, nel 2023 utile record a 1,6 milioni di euro

03/28/2024 22:39

Alberto Quarati

La Saimare chiude il 2023 con il record di un utile ante-imposte di 1,6 milioni di euro, in crescita del 13,7% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. "Abbiamo appena compiuto 100 anni, ma siamo più freschi che mai" scherza il presidente e amministratore delegato della società genovese, Mino Giachino. Che poi però si fa serio: "La nostra azienda si sta preparando per la rivoluzione infrastrutturale che si concretizzerà nella Pianura Padana nei prossimi anni, e che farà di Genova la capitale logistica del Sud Europa". L'azienda, che è partecipata dal gruppo Spinelli in maggioranza a fianco delle famiglie Cosulich, Scerni, Besozzi, Bolla Pittaluga e pure Onorato-Aponte attraverso la Tirrenia, è tra le maggiori Case di spedizione del Mar Mediterraneo, svelerà i dettagli di questa strategia in occasione del compleanno ufficiale della società, il prossimo 24 maggio. "Per adesso - dice Giachino - possiamo dire che i prossimi anni saranno cruciali. E non ci saranno solo le infrastrutture: la riforma doganale, frutto del lavoro del viceministro Maurizio Leo e del governo Meloni, che ha messo mano a un tema fondamentale dopo anni in cui i precedenti governi avevano cincischiato, renderanno molto più agili e competitive le nostre frontiere, incentivando il passaggio di traffici dai nostri porti. Con **Genova** che grazie alla Diga, fortemente voluta dal governatore ligure Giovanni Toti, dal sindaco Marco Bucci e da tanti operatori privati tra cui lo stesso Aldo Spinelli, avrà così un ruolo centrale". Del resto, ricorda Giachino, non è che sin qui le sfide non siano mancate: "Abbiamo lasciato dietro di noi e stiamo vivendo anni non proprio tranquilli - dice il manager ed ex sottosegretario ai Trasporti - tra il Covid, e poi la guerra in Ucraina, quindi quella in Israele e crisi di Suez. Nonostante questo scenario siamo cresciuti, consolidandoci con i nostri uffici nei porti di Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro e aprendo nuovi uffici a Novara e Salerno. Ci siamo specializzati nella gestione del post-Brexit, tema interessante per tutte quelle aziende che gestiscono flussi di traffico dall'Italia alla Gran Bretagna e viceversa. In questi anni - aggiunge Giachino - e questo è un obiettivo a tendere, è aumentata l'interoperatività, che per



## The Medi Telegraph

Genova, Voltri

---

alla Gran Bretagna e viceversa. In questi anni - aggiunge Giachino - e questo è un obiettivo a tendere, è aumentata l'interoperatività, che per noi è un aspetto fondamentale, molto richiesto dalla clientela. Abbiamo aumentato il business in diversi settori, penso ad esempio alla frutta fresca, ai collegamenti con il Nord Africa. E abbiamo operato un forte ringiovanimento degli organici: questo ci renderà più forti di fronte alle sfide che stanno per arrivare".



## Città della Spezia

La Spezia

### Campo in ferro, Sommariva: "L'assetto del Ponente della base navale deve cambiare. A buon punto il dialogo con la Marina per averlo indietro bonificato"

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Sul futuro del Campo in ferro c'è una discussione aperta e piuttosto avanzata tra la Marina militare e l'**Autorità di sistema portuale**, che ha in mente di destinarlo a funzioni nautiche e diportistiche. Lo ha dichiarato ieri il presidente Mario Sommariva nel corso dell'audizione di fronte ai membri della commissione consiliare Lavori pubblici - in cui si è parlato anche dei progetti di Via del Molo per la riqualificazione del fronte a mare del paese - confermando di fatto quanto scritto da CDS nelle scorse settimane. "Il Campo in ferro è un esempio di area sottoutilizzata non ancora restituita a usi civili. E' in corso un'interlocuzione per il riuso, ovviamente con la dovuta riqualificazione ambientale. E' chiaro a noi, ma anche alla Marina, che qualunque cosa si faccia non si può prevedere una viabilità che insista su Cadimare : serve semmai una viabilità alternativa che penetri all'interno dell'area militare. Ci sono idee, ma non ancora il risultato, che ha una maturazione lenta. Ma è doveroso pensare che se si mette mano al Campo in ferro è necessario pensare anche alla cessione di aree che consentano di realizzare una viabilità alternativa, che potrebbe eventualmente alleggerire quella che attualmente raggiunge il borgo di Cadimare", ha spiegato Sommariva nel rispondere ai quesiti posti nell'introduzione del dibattito dal consigliere del gruppo misto di maggioranza, Fabio Cenerini , sulla base della lettera inviata dai cittadini all'Adsp. Raccomandato da "Apprezzo le modalità con cui ha dato seguito alle sollecitazioni delle associazioni del paese, che ringrazio per la loro capacità di porre questi rimanendo sui temi in maniera pertinente. Riguardo al Campo in ferro - ha detto il consigliere di Rifondazione comunista Massimo Lombardi nel suo intervento - sapendo cosa c'è dalla lettura della perizia dell'ingegner Boeri mi domando se non sia meglio parlare di bonifica prima di qualsiasi progetto . È stata fatta una riflessione in tal senso con la Marina militare?". "Non ci sarà nessuna fuga in avanti e confermo: bonifica è la parola giusta da usare in questo caso . E' chiaro: l'area non è nostra e sarà necessario un intervento complesso e costoso, pertanto vorrei che ce la consegnassero già bonificata. Se invece dovremo farcela da soli, che ci vengano date le risorse per farla. Negli incontri svolti sino a oggi - ha affermato Sommariva - la Marina ha detto che se ne occuperà lei e poi ci consegnerà l'area. Ci sono necessità di stampo ambientale, sociale e civile, ma oggi c'è chiaramente un padrone di casa. Da parte nostra siamo disponibili anche a collaborare a un processo, ma ci venga detto come fare. Non possiamo certamente sostenere da soli un'iniziativa del genere". Il consigliere di Avantinsieme Franco Vaira ha sollevato il problema della carenza dei posti barca a disposizione degli spezzini. "Bisogna tenere conto della questione dell'accessibilità dei cittadini e dei turisti al mare e agli ormeggi. Ci sono seimila posti



03/28/2024 19:28

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Sul futuro del Campo in ferro c'è una discussione aperta e piuttosto avanzata tra la Marina militare e l'Autorità di sistema portuale, che ha in mente di destinarlo a funzioni nautiche e diportistiche. Lo ha dichiarato ieri il presidente Mario Sommariva nel corso dell'audizione di fronte ai membri della commissione consiliare Lavori pubblici - in cui si è parlato anche dei progetti di Via del Molo per la riqualificazione del fronte a mare del paese - confermando di fatto quanto scritto da CDS nelle scorse settimane. "Il Campo in ferro è un esempio di area sottoutilizzata non ancora restituita a usi civili. E' in corso un'interlocuzione per il riuso, ovviamente con la dovuta riqualificazione ambientale. E' chiaro a noi, ma anche alla Marina, che qualunque cosa si faccia non si può prevedere una viabilità che insista su Cadimare : serve semmai una viabilità alternativa che penetri all'interno dell'area militare. Ci sono idee, ma non ancora il risultato, che ha una maturazione lenta. Ma è doveroso pensare che se si mette mano al Campo in ferro è necessario pensare anche alla cessione di aree che consentano di realizzare una viabilità alternativa, che potrebbe eventualmente alleggerire quella che attualmente raggiunge il borgo di Cadimare", ha spiegato Sommariva nel rispondere ai quesiti posti nell'introduzione del dibattito dal consigliere del gruppo misto di maggioranza, Fabio Cenerini , sulla base della lettera inviata dai cittadini all'Adsp. Raccomandato da "Apprezzo le modalità con cui ha dato seguito alle sollecitazioni delle associazioni del paese, che ringrazio per la loro capacità di porre questi rimanendo sui temi in maniera pertinente. Riguardo al Campo in ferro - ha detto il consigliere di Rifondazione comunista Massimo Lombardi nel suo intervento - sapendo cosa c'è dalla lettura della perizia dell'ingegner Boeri mi domando se non sia meglio parlare di bonifica prima di qualsiasi progetto . È stata fatta una riflessione in tal senso con la Marina militare?". "Non ci sarà nessuna fuga in avanti e confermo: bonifica è la parola giusta da usare in questo caso . E' chiaro: l'area non è nostra e sarà necessario un intervento complesso e costoso, pertanto vorrei che ce la consegnassero già bonificata. Se invece dovremo farcela da soli, che ci vengano date le risorse per farla. Negli incontri svolti sino a oggi - ha affermato Sommariva - la Marina ha detto che se ne occuperà lei e poi ci consegnerà l'area. Ci sono necessità di stampo ambientale, sociale e civile, ma oggi c'è chiaramente un padrone di casa. Da parte nostra siamo disponibili anche a collaborare a un processo, ma ci venga detto come fare. Non possiamo certamente sostenere da soli un'iniziativa del genere". Il consigliere di Avantinsieme Franco Vaira ha sollevato il problema della carenza dei posti barca a disposizione degli spezzini. "Bisogna tenere conto della questione dell'accessibilità dei cittadini e dei turisti al mare e agli ormeggi. Ci sono seimila posti

## Città della Spezia

### La Spezia

---

barca nel Golfo , ma solo metà sono a disposizione dei residenti . Da tellarese faccio fatica a sopportare che a Lerici ci siano ancora boe e gavitelli da raggiungere con barchino malconcio. E va ancora peggio per gli spezzini: o hai la barca o al mare non ci vai. C'è poi il tema dello sviluppo turistico, per il quale occorrono disponibilità di ormeggio e parcheggi. Ci sono possibilità di realizzare infrastrutture nella baia di Cadimare , lato arsenale? Ne sento parlare da anni, ma non ho ancora visto passi avanti. E una zona compatibile per il parcheggio sarebbe proprio il Campo in ferro. Ma vedo che dei 350 milioni di euro che il ministero della Difesa ha annunciato di spendere per il progetto Base blu , nemmeno una briciola verrà destinata al Campo in ferro o comunque ai bisogni della popolazione". "Concordo sull'importanza dei temi dei posti barca e dello sviluppo turistico e posso dire che sono molto legati al Campo in ferro e all'area di cui ha parlato. Bisogna però vedere come si sviluppano le cose. C'è un privato che vorrebbe realizzare pontili in quello specchio acqueo e che fa cause da 30 anni, ma perde. Il tema è che c'è una delibera risalente al 2012 che blocca la possibilità di espansione del numero dei posti barca finché non ci sarà una riconsegna delle aree militari e una riorganizzazione complessiva area. Dobbiamo aspettare, quanto non so. Fosse stato per me avrei consentito anche interventi parziali. Come detto, c'è un processo in itinere, ma se il contesto non cambierà si può anche prendere in considerazione l'ipotesi di portare l'atto del 2012 in Comitato di gestione portuale per modificarlo, anche per dare sostanza ai milioni che saranno spesi per riqualificare il paese", ha annunciato il presidente dell'Autorità di sistema portuale, che poi è entrato maggiormente nel merito del quadro generale. "Sono pacifista, ma bisogna notare che su Basi blu c'è un clima diverso rispetto a un anno fa . Non dimentichiamo che Nave Caio Duilio è rimasta di recente coinvolta in azioni belliche in un teatro, quello del Mar Rosso , che possiamo quasi considerare parte del Mediterraneo. Il progetto Basi blu avrà necessità di essere portato avanti e per farlo è necessario cambiare l'attuale assetto delle aree di Ponente della base navale. Trovandoci purtroppo in questo contesto internazionale , devo registrare che c'è ottimismo sul fatto che queste modifiche prendano davvero piede: ritengo che oggi parlare di Campo in ferro sia più attuale che mai . E non con una bonifica a rate ", ha sostenuto Sommariva, rispondendo a Cenerini, che poco prima aveva ricordato come per quel che riguarda la rimozione delle coperture di amianto in arsenale si stia procedendo con poche risorse stanziate di anno in anno dal ministero. "Occorre uno stanziamento eccezionale - aveva detto - altrimenti non si finirà mai". "Parliamo di restituzione del Campo in ferro non è perché aleggia un particolare buonismo, ma perché il momento geopolitico è del tutto particolare. Siamo stati fermi 12 anni , sarebbe sbagliato continuare in questo modo. Abbiamo fatto passi con i vertici della Difesa e con i rappresentanti locali della Marina: se le cose andranno avanti ci sarà la possibilità di fare tante cose in quei 50mila metri quadrati, dal parcheggio al rimessaggio , sino a uno spazio per attività sportive Ho fiducia nel dialogo con la Marina militare e nelle prospettive che si stanno apre", ha concluso Sommariva. Dal Pd, il consigliere Andrea Montefiori ha mostrato soddisfazione per il fatto che "finalmente qualcuno sta portando avanti una trattativa con la Marina

## Città della Spezia

### La Spezia

---

militare", mentre a margine della seduta di commissione il privato citato dal presidente Sommariva ha tenuto a dire di non condividere la ricostruzione delle vicende legali fatta dal presidente: "Non è solo per l'ordinanza del 2012 che mi sono visto respingere sempre la proposta di realizzare un porticciolo con pontili mobili".



## Il Nautilus

La Spezia

### Nasce alla Spezia la prima scuola di vela Hansa 303 rivolta a persone con disabilità fisiche, intellettive e psichiche

È stata presentata alla **Spezia** la prima scuola di vela rivolta a persone con diverse disabilità, risultato di un accordo attuativo di collaborazione stipulato il 20 luglio 2023 tra Marina Militare, Comando Interregionale Marittimo Nord, e Lega Navale Italiana, sezione della **Spezia**. Con quest'intesa, la Marina Militare e la Lega Navale Italiana si impegnano a collaborare per la promozione degli sport acquatici a carattere marinaresco a favore di persone diversamente abili, organizzate in gruppi e coinvolgendo anche associazioni di tutela delle categorie protette. La neonata scuola di vela propone infatti dei corsi di formazione nautica per persone di età superiore ai 14 anni, con disabilità fisica, intellettiva e psichica. I corsi verranno svolti a bordo delle Hansa 303, imbarcazioni, particolarmente adatte per consentire a tutti di avvicinarsi al mare e alla vela senza barriere. Le Hansa, infatti, sono un tipo di deriva estremamente stabile e maneggevole, che si caratterizza per le vele colorate ed è in grado di assicurare massima libertà e sicurezza nella pratica dello sport velico e nel contatto con l'acqua. Per effettuare le attività formative il polo Hansa 303 della **Spezia** impiegherà due barche della sezione velica della Marina Militare e una imbarcazione della locale sezione della Lega Navale Italiana. I partecipanti ai corsi saranno seguiti da istruttori Marina Militare e LNI, con la collaborazione scientifica di un'équipe di ricercatori e studenti dei dipartimenti di Medicina Sperimentale e Clinica e di Scienze Politiche e Sociali dell'Università di Firenze, che ne monitoreranno i progressi socio-comportamentali. L'obiettivo perseguito è quello di offrire strumenti concreti, sia logistici sia personali, per consentire la frequentazione di corsi di vela in totale sicurezza divulgando la cultura, i principi e i valori della Forza Armata grazie alle strutture tecnico-logistiche della Marina Militare come sistemi automatizzati di imbarco e sbarco dei disabili e grazie al supporto del personale militare preparato ad attività di vela para sailing. "La Marina Militare, per sua natura legata al mare e a tutte le attività che sul mare si svolgono, partecipa sempre con entusiasmo alle iniziative realizzate al fine di promuovere lo sviluppo dello sport velico. Ciò è particolarmente valido nel caso di questa importante sinergia promossa insieme alla Lega Navale che ha l'obiettivo di offrire l'opportunità di vivere il mare e la vela a persone in condizioni di fragilità o disabilità. I nostri Hansa 303, gli istruttori militari qualificati e le nostre Sezioni Veliche sono pronti a supportare nel miglior modo possibile queste attività solidali confermando che, anche in questo settore, la Forza Armata non intende lasciare indietro nessuno"- ha dichiarato il capitano di vascello Giuseppe Cannatà, capo ufficio vela Marina Militare. "Siamo lieti di dare avvio a questo primo progetto di avvicinamento al mare senza barriere frutto della collaborazione e dei valori condivisi tra Lega Navale Italiana e Marina Militare.



## Il Nautilus

La Spezia

---

L'attenzione verso i più fragili e l'inclusione di tutti nelle attività sociali e sportive, a prescindere da disabilità e condizione di svantaggio socio-economico, è uno dei compiti statutari della Lega Navale Italiana, fondata proprio alla **Spezia** 127 anni fa. L'associazione ha creduto molto sulla formazione di istruttori esperti di "nautica solidale" ed ha investito risorse sulle Hansa 303, derive di cui la LNI è ad oggi il maggior possessore in Italia. Vorremmo esportare questa importante collaborazione anche nelle altre città dove vi sono basi nautiche della Lega Navale Italiana e Sezioni veliche della Marina Militare" ha dichiarato l'ammiraglio di squadra Donato Marzano, presidente della Lega Navale Italiana.



## Logistica e infrastrutture temi chiave per la competitività E-R

La realizzazione della Zona logistica semplificata dell'Emilia-Romagna e quella della bretella autostradale di Campogalliano-Sassuolo; il potenziamento del nodo infrastrutturale di Bologna e la messa in sicurezza della E45; la quarta corsia della A14 fra Bologna e la diramazione per Ravenna e poi l'autostrada Cispadana, il potenziamento delle connessioni con il porto di Ravenna, l'Alta Velocità sull'asse Adriatico Bologna-Lecce-Taranto, l'ammodernamento e messa in sicurezza della Strada Statale 16 Ferrara-Ravenna. Sono le opere indifferibili per il sistema economico regionale emerse dal 'Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Emilia-Romagna' realizzata da Unioncamere Emilia-Romagna e Regione Emilia-Romagna con il supporto tecnico-scientifico di Uniontrasporti. Analisi in cui viene evidenziato come logistica e infrastrutture siano "fattori chiave per la competitività dell'Emilia-Romagna" visto che, con un indice di sintesi di performance territoriale per le infrastrutture di trasporto e logistiche pari a 121,6, ha un valore superiore di oltre 20 punti rispetto alla media nazionale ed è la prima regione in Italia per il trasporto ferroviario, la terza per gli ambiti aeroportuali e nella logistica ed è al secondo posto nella propensione dei territori verso la diffusione e l'utilizzo delle tecnologie digitali e terza per gli aspetti di sostenibilità ambientale e digitalizzazione". Di fronte a uno scenario del genere "abbiamo bisogno di realizzare infrastrutture vitali per l'Emilia-Romagna - osserva l'assessore regionale a Mobilità, Trasporti, Commercio, Andrea Corsini - Dobbiamo alleggerire e fluidificare il traffico per migliorare la rapidità e i tempi di percorrenza delle persone e delle merci nei due assi, nord-sud ed est-ovest, che attraversano la nostra regione al servizio del Paese e come ponte verso l'estero. I progetti e i cantieri che abbiamo pianificato in questi anni - aggiunge - vanno in questa direzione, come ci conferma il sistema imprenditoriale ogni giorno, anche per favorire l'import e l'export. Opere che, una volta terminate - conclude Corsini - porteranno benefici a tutti i cittadini emiliano-romagnoli".



## Addio alle Torri Hamon, Italia Nostra vuole salvarle: "La demolizione potrebbe essere fuorilegge"

Italia Nostra ha inviato una richiesta urgente alla Soprintendenza di Ravenna "affinché esprima un parere su questo scellerato progetto di demolizione" e chiede verifica "sia sulla possibilità di dichiarazione dell'interesse culturale che della sussistenza del vincolo ope legis". Sta facendo discutere il progetto di demolizione di Eni delle torri Hamon nell'area ex Sarom. E c'è chi addirittura si domanda se la demolizione sia "fuorilegge": è il caso della sezione ravennate di Italia Nostra, che cita una dichiarazione del 2013 della Soprintendenza di Ravenna nell'ambito del Poc Darsena al Comune di Ravenna. "Riguardo alle torri Hamon (...), la loro presenza va a caratterizzare lo sky-line della città vista dalla stazione verso il mare e verso le aree d'espansione industriale degli anni Cinquanta e nell'insieme gli stessi manufatti vanno definire un'idea di paesaggio - si legge nella dichiarazione - Le torri hanno inoltre valore plastico e scultoreo che bene si adatterebbe ad ospitare allestimenti d'arte, anche nel loro suggestivo interno illuminato: dall'alto, caratterizzante quindi le stesse previsioni di piano per la localizzazione sulle sponde destra del "Parco delle Arti". "Chi le ha viste all'interno, sa che parliamo di spazi inimmaginabili e mozzafiato, di una bellezza che lascia attoniti per l'imponente maestosità e la perfezione della forma ad iperboloide, definita da una superficie di blocchi armati di soli 30 centimetri di spessore che svetta fino all'altezza di 55 metri - scrivono da Italia Nostra - Alcuni narrano di essere entrati con strumenti musicali e di aver suonato con risultati straordinari. Altri hanno scattato immagini indimenticabili. E in effetti l'acustica è strepitosa. Un occhio aperto verso il cielo che le rende simili ad un Pantheon della contemporaneità, o alla visione dell'aldilà dell'"Ascesa all'Empireo", opera dei primi del cinquecento attribuita a Hieronymous Bosch. Servivano per raffreddare, tramite tiraggio naturale, enormi quantità d'acqua ad alta temperatura provenienti dagli impianti: nulla di inquinante, quindi, diversamente dai veleni che circolavano nella raffineria interamente demolita. Per anni cittadini e studiosi si sono mobilitati per chiederne la tutela ed il recupero. Si ricordano parole appassionate di Cristina Mazzavillani Muti. Ora, amministratori provenienti da altri luoghi come i barbari dell'antichità, senza alcun plausibile progetto che giustifichi questa scelleratezza, propongono l'abbattimento. L'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna acquista da Eni con fondi pubblici i terreni ex Sarom per 7.808.000 euro, e nel contempo Eni avrebbe comunicato l'inizio lavori per la demolizione. Eni, con utili di svariati miliardi che tanto continua a prendere da Ravenna, e main sponsor del Ravenna Festival". Tutto questo, per Italia Nostra, è "inaccettabile. Come è inaccettabile che il sindaco, per liquidare la faccenda, alluda ad memoriam alle immagini del film di Antonioni Deserto Rosso, che invece ritraggono una torre già demolita nell'ex Anic, e non quelle della Sarom. Uno dei sindaci più insensibili e spregiudicati



Ravenna Today

**Addio alle Torri Hamon, Italia Nostra vuole salvarle: "La demolizione potrebbe essere fuorilegge"**

03/28/2024 12:06

Italia Nostra ha inviato una richiesta urgente alla Soprintendenza di Ravenna "affinché esprima un parere su questo scellerato progetto di demolizione" e chiede verifica "sia sulla possibilità di dichiarazione dell'interesse culturale che della sussistenza del vincolo ope legis". Sta facendo discutere il progetto di demolizione di Eni delle torri Hamon nell'area ex Sarom. E c'è chi addirittura si domanda se la demolizione sia "fuorilegge": è il caso della sezione ravennate di Italia Nostra, che cita una dichiarazione del 2013 della Soprintendenza di Ravenna nell'ambito del Poc Darsena al Comune di Ravenna. "Riguardo alle torri Hamon (...), la loro presenza va a caratterizzare lo sky-line della città vista dalla stazione verso il mare e verso le aree d'espansione industriale degli anni Cinquanta e nell'insieme gli stessi manufatti vanno definire un'idea di paesaggio - si legge nella dichiarazione - Le torri hanno inoltre valore plastico e scultoreo che bene si adatterebbe ad ospitare allestimenti d'arte, anche nel loro suggestivo interno illuminato: dall'alto, caratterizzante quindi le stesse previsioni di piano per la localizzazione sulle sponde destra del "Parco delle Arti". "Chi le ha viste all'interno, sa che parliamo di spazi inimmaginabili e mozzafiato, di una bellezza che lascia attoniti per l'imponente maestosità e la perfezione della forma ad iperboloide, definita da una superficie di blocchi armati di soli 30 centimetri di spessore che svetta fino all'altezza di 55 metri - scrivono da Italia Nostra - Alcuni narrano di essere entrati con strumenti musicali e di aver suonato con risultati straordinari. Altri hanno scattato immagini indimenticabili. E in effetti l'acustica è strepitosa. Un occhio aperto verso il cielo che le rende simili ad un Pantheon della contemporaneità, o alla visione dell'aldilà dell'"Ascesa all'Empireo", opera dei primi del cinquecento attribuita a Hieronymous Bosch. Servivano per raffreddare, tramite tiraggio naturale, enormi quantità d'acqua ad alta temperatura provenienti dagli impianti: nulla di inquinante, quindi, diversamente dai veleni che circolavano nella raffineria interamente demolita. Per anni cittadini e studiosi si sono mobilitati per chiederne la tutela ed il recupero. Si ricordano parole appassionate di Cristina Mazzavillani Muti. Ora, amministratori provenienti da altri luoghi come i barbari dell'antichità, senza alcun plausibile progetto che giustifichi questa scelleratezza, propongono l'abbattimento. L'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna acquista da Eni con fondi pubblici i terreni ex Sarom per 7.808.000 euro, e nel contempo Eni avrebbe comunicato l'inizio lavori per la demolizione. Eni, con utili di svariati miliardi che tanto continua a prendere da Ravenna, e main sponsor del Ravenna Festival". Tutto questo, per Italia Nostra, è "inaccettabile. Come è inaccettabile che il sindaco, per liquidare la faccenda, alluda ad memoriam alle immagini del film di Antonioni Deserto Rosso, che invece ritraggono una torre già demolita nell'ex Anic, e non quelle della Sarom. Uno dei sindaci più insensibili e spregiudicati

## Ravenna Today

### Ravenna

---

verso il territorio da amministrare che la nostra città abbia mai ospitato. Altrove, strutture del genere sono state recuperate, come a Marghera per l'ex Vetrocoker, ora Venezia Heritage Tower, luogo di eventi culturali e spettacoli, oppure il quartier generale della Pirelli alla Bicocca a Milano, dove una torre è stata mantenuta realizzando attorno uffici, sale riunioni collegate da passerelle aeree, auditorium da 350 posti ed un eliporto. "Il magnamagna del finto green", come ha commentato qualcuno? Cosa disturba la coesistenza di un banale per quanto esteso impianto fotovoltaico con le torri? La signora Muti adesso cosa dice? E tutti gli ettari di bosco che si sono formati attorno alle torri in questi anni di abbandono? Ma a Ravenna le ruspe sono sempre molto gradite quando si tratta di rimuovere patrimoni culturali collettivi, come ad esempio sta accadendo per i capanni balneari storici, forse certi che i cittadini poco informati dimentichino in fretta e si voltino dall'altra parte. Ma ci potrebbe essere di più: le torri, da quanto risulta, sono state costruite nel 1950, quindi, avendo più di 70 anni, potrebbero già divenire un bene storico-culturale. Inoltre, essendo, come sembra, già dell'**Autorità di sistema portuale**, il vincolo sussisterebbe in automatico, salvo diverso pronunciamento della Soprintendenza. Come per la questione capanni. Perché tutta questa fretta?" Italia Nostra ha deciso di inviare una richiesta urgente alla Soprintendenza di Ravenna "affinché esprima un parere su questo scellerato progetto di demolizione che assesta un nuovo gravissimo colpo ad una riqualificazione del porto ex industriale di respiro europeo e degna di una città" e chiede verifica "sia sulla possibilità di dichiarazione dell'interesse culturale che della sussistenza del vincolo ope legis". La richiesta è stata inviata in conoscenza anche alla Procura di Ravenna. Inoltre è stata inviata richiesta al Comune di Ravenna circa le presunte condizioni critiche dei manufatti: "Se le perizie sono simili a quelle che consentirono la distruzione dell'ultimo trasbordatore di banchina presso l'attuale "Darsenale" in un weekend di luglio del 2015, c'è poco da stare tranquilli. Da quanto si sapeva, almeno la torre più ad ovest era in condizioni ancora buone. Basta azzeramento della cultura e della memoria a Ravenna, basta ruspe e tritolo, almeno una torre Hamon sia salvata".



## Italia Nostra Ravenna: Ravenna, città indegna del proprio passato antico e recente, distrugge il suo Pantheon. Fuorilegge la demolizione?

di Redazione - 28 Marzo 2024 - 12:32 Commenta Stampa Invia notizia 3 min  
 Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by "Riguardo alle torri Hamon () , la loro presenza va a caratterizzare lo sky-line della città vista dalla stazione verso il mare e verso le aree d'espansione industriale degli anni Cinquanta e nell'insieme gli stessi manufatti vanno definire un'idea di paesaggio. Le torri hanno inoltre valore plastico e scultoreo che bene si adatterebbe ad ospitare allestimenti d'arte, anche nel loro suggestivo interno illuminato dall'alto, caratterizzante quindi le stesse previsioni di piano per la localizzazione sulle sponde destra del Parco delle Arti". Così, in giugno 2013, scriveva al Comune di Ravenna nell'ambito del POC Darsena la Soprintendenza di Ravenna tramite la funzionaria Valeria Bucchignani e la Soprintendente Antonella Ranaldi. Chi le ha viste all'interno, sa che parliamo di spazi inimmaginabili e mozzafiato, di una bellezza che lascia attoniti per l'imponente maestosità e la perfezione della forma ad iperboloido, definita da una superficie di blocchi armati di soli 30 cm di spessore che svetta fino all'altezza di 55 metri. Alcuni narrano di essere entrati con strumenti musicali, e di aver suonato con risultati straordinari. Altri hanno scattato immagini indimenticabili. E in effetti l'acustica è strepitosa. Un occhio aperto verso il cielo che le rende simili ad un Pantheon della contemporaneità, o alla visione dell'aldilà dell'"Ascesa all'Empireo", opera dei primi del cinquecento attribuita a Hieronymus Bosch. Servivano per raffreddare, tramite tiraggio naturale, enormi quantità d'acqua ad alta temperatura provenienti dagli impianti: nulla di inquinante, quindi, diversamente dai veleni che circolavano nella raffineria interamente demolita. Per anni cittadini e studiosi si sono mobilitati per chiederne la tutela ed il recupero. Si ricordano parole appassionate di Cristina Mazzavillani Muti. Ora, amministratori provenienti da altri luoghi come i barbari dell'antichità, senza alcun plausibile progetto che giustifichi questa scelleratezza, propongono l'abbattimento. L'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna acquista da ENI con fondi pubblici i terreni ex SAROM per 7.808.000 euro, e nel contempo ENI avrebbe comunicato l'inizio lavori per la demolizione. ENI, con utili di svariati miliardi che tanto continua a prendere da Ravenna, e main sponsor del Ravenna Festival. Tutto questo è inaccettabile. Come è inaccettabile che il sindaco, per liquidare la faccenda, alluda ad memoriam alle immagini del film di Antonioni Deserto Rosso, che invece ritraggono una torre già demolita nell'ex ANIC, e non quelle della SAROM. Uno dei sindaci più insensibili e spregiudicati verso il territorio da amministrare che la nostra città abbia mai ospitato. Altrove, strutture del genere sono state recuperate, come a Marghera per l'ex Vetrocoker, ora Venezia Heritage Tower, luogo di eventi culturali e spettacoli, oppure il quartier generale della Pirelli alla Bicocca a Milano, dove una torre è stata mantenuta realizzando


  
**RavennaNotizie.it**  
 Italia Nostra Ravenna: Ravenna, città indegna del proprio passato antico e recente, distrugge il suo Pantheon. Fuorilegge la demolizione?  
  
 03/28/2024 12:32

di Redazione - 28 Marzo 2024 - 12:32 Commenta Stampa Invia notizia 3 min  
 Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by "Riguardo alle torri Hamon (...), la loro presenza va a caratterizzare lo sky-line della città vista dalla stazione verso il mare e verso le aree d'espansione industriale degli anni Cinquanta e nell'insieme gli stessi manufatti vanno definire un'idea di paesaggio. Le torri hanno inoltre valore plastico e scultoreo che bene si adatterebbe ad ospitare allestimenti d'arte, anche nel loro suggestivo interno illuminato dall'alto, caratterizzante quindi le stesse previsioni di piano per la localizzazione sulle sponde destra del Parco delle Arti". Così, in giugno 2013, scriveva al Comune di Ravenna nell'ambito del POC Darsena la Soprintendenza di Ravenna tramite la funzionaria Valeria Bucchignani e la Soprintendente Antonella Ranaldi. Chi le ha viste all'interno, sa che parliamo di spazi inimmaginabili e mozzafiato, di una bellezza che lascia attoniti per l'imponente maestosità e la perfezione della forma ad iperboloido, definita da una superficie di blocchi armati di soli 30 cm di spessore che svetta fino all'altezza di 55 metri. Alcuni narrano di essere entrati con strumenti musicali, e di aver suonato con risultati straordinari. Altri hanno scattato immagini indimenticabili. E in effetti l'acustica è strepitosa. Un occhio aperto verso il cielo che le rende simili ad un Pantheon della contemporaneità, o alla visione dell'aldilà dell'"Ascesa all'Empireo", opera dei primi del cinquecento attribuita a Hieronymus Bosch. Servivano per raffreddare, tramite tiraggio naturale, enormi quantità d'acqua ad alta temperatura provenienti dagli impianti: nulla di inquinante, quindi, diversamente dai veleni che circolavano nella raffineria interamente demolita. Per anni cittadini e studiosi si sono mobilitati per chiederne la tutela ed il recupero. Si ricordano parole appassionate di Cristina Mazzavillani Muti. Ora, amministratori provenienti da altri luoghi come i barbari dell'antichità, senza alcun plausibile progetto che giustifichi questa scelleratezza, propongono l'abbattimento. L'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna acquista da ENI con fondi pubblici i terreni ex SAROM per 7.808.000 euro, e nel contempo ENI avrebbe comunicato l'inizio lavori per la demolizione. ENI, con utili di svariati miliardi che tanto continua a prendere da Ravenna, e main sponsor del Ravenna Festival. Tutto questo è inaccettabile. Come è inaccettabile che il sindaco, per liquidare la faccenda, alluda ad memoriam alle immagini del film di Antonioni Deserto Rosso, che invece ritraggono una torre già demolita nell'ex ANIC, e non quelle della SAROM. Uno dei sindaci più insensibili e spregiudicati verso il territorio da amministrare che la nostra città abbia mai ospitato. Altrove, strutture del genere sono state recuperate, come a Marghera per l'ex Vetrocoker, ora Venezia Heritage Tower, luogo di eventi culturali e spettacoli, oppure il quartier generale della Pirelli alla Bicocca a Milano, dove una torre è stata mantenuta realizzando

attorno uffici, sale riunioni collegate da passerelle aeree, auditorium da 350 posti ed un eliporto. "Il magnamagna del finto green", come ha commentato qualcuno? Cosa disturba la coesistenza di un banale per quanto esteso impianto fotovoltaico con le torri? La signora Muti adesso cosa dice? E tutti gli ettari di bosco che si sono formati attorno alle torri in questi anni di abbandono? Ma a Ravenna le ruspe sono sempre molto gradite quando si tratta di rimuovere patrimoni culturali collettivi, come ad esempio sta accadendo per i capanni balneari storici, forse certi che i cittadini poco informati dimentichino in fretta e si voltino dall'altra parte. Ma ci potrebbe essere di più: le torri, da quanto risulta, sono state costruite nel 1950, quindi, avendo più di 70 anni, potrebbero già divenire un bene storico-culturale. Inoltre, essendo, come sembra, già dell'AdSP, il vincolo sussisterebbe in automatico, salvo diverso pronunciamento della Soprintendenza. Come per la questione capanni. Perché tutta questa fretta? Italia Nostra invia richiesta urgente alla Soprintendenza di Ravenna affinché esprima un parere su questo scellerato progetto di demolizione che assesta un nuovo gravissimo colpo ad una riqualificazione del porto ex industriale di respiro europeo e degna di una città, e chiede verifica sia sulla possibilità di dichiarazione dell'interesse culturale che della sussistenza del vincolo ope legis. La richiesta è stata inviata in conoscenza anche alla Procura di Ravenna. Invia inoltre richiesta al Comune di Ravenna circa le presunte condizioni critiche dei manufatti. Se le perizie sono simili a quelle che consentirono la distruzione dell'ultimo trasbordatore di banchina presso l'attuale "Darsenale" in un weekend di luglio del 2015, c'è poco da stare tranquilli. Da quanto si sapeva, almeno la torre più ad ovest era in condizioni ancora buone. Basta azzeramento della cultura e della memoria a Ravenna, basta ruspe e tritolo, almeno una torre Hamon sia salvata! Italia Nostra sezione di Ravenna Torre Hamon.



## Italia Nostra: "Ravenna distrugge il suo Pantheon, demolizione forse fuorilegge?"

"Riguardo alle torri Hamon (), la loro presenza va a caratterizzare lo sky-line della città vista dalla stazione verso il mare e verso le aree d'espansione industriale degli anni Cinquanta e nell'insieme gli stessi manufatti vanno definire un'idea di paesaggio. Le torri hanno inoltre valore plastico e scultoreo che bene si adatterebbe ad ospitare allestimenti d'arte, anche nel loro suggestivo interno illuminato dall'alto, caratterizzante quindi le stesse previsioni di piano per la localizzazione sulle sponde destra del "Parco delle Arti"". Così, in giugno 2013, scriveva al Comune di Ravenna nell'ambito del POC Darsena la Soprintendenza di Ravenna tramite la funzionario Valeria Bucchignani e la Soprintendente Antonella Ranaldi. Chi le ha viste all'interno, sa che parliamo di spazi inimmaginabili e mozzafiato, di una bellezza che lascia attoniti per l'imponente maestosità e la perfezione della forma ad iperboloid, definita da una superficie di blocchi armati di soli 30 cm di spessore che svetta fino all'altezza di 55 metri. Alcuni narrano di essere entrati con strumenti musicali, e di aver suonato con risultati straordinari. Altri hanno scattato immagini indimenticabili. E in effetti l'acustica è strepitosa. Un occhio aperto verso il cielo che le rende simili ad un Pantheon della contemporaneità, o alla visione dell'aldilà dell'"Ascesa all'Empireo", opera dei primi del cinquecento attribuita a Hieronymous Bosch. Servivano per raffreddare, tramite tiraggio naturale, enormi quantità d'acqua ad alta temperatura provenienti dagli impianti: nulla di inquinante, quindi, diversamente dai veleni che circolavano nella raffineria interamente demolita. Per anni cittadini e studiosi si sono mobilitati per chiederne la tutela ed il recupero. Si ricordano parole appassionate di Cristina Mazzavillani Muti. Ora, amministratori provenienti da altri luoghi come i barbari dell'antichità, senza alcun plausibile progetto che giustifichi questa scelleratezza, propongono l'abbattimento. L'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna acquista da ENI con fondi pubblici i terreni ex SAROM per 7.808.000 euro, e nel contempo ENI avrebbe comunicato l'inizio lavori per la demolizione. ENI, con utili di svariati miliardi che tanto continua a prendere da Ravenna, e main sponsor del Ravenna Festival. Tutto questo è inaccettabile. Come è inaccettabile che il sindaco, per liquidare la faccenda, alluda ad memoriam alle immagini del film di Antonioni Deserto Rosso, che invece ritraggono una torre già demolita nell'ex ANIC, e non quelle della SAROM. Uno dei sindaci più insensibili e spregiudicati verso il territorio da amministrare che la nostra città abbia mai ospitato. Altrove, strutture del genere sono state recuperate, come a Marghera per l'ex Vetrocoker, ora Venezia Heritage Tower, luogo di eventi culturali e spettacoli, oppure il quartier generale della Pirelli alla Bicocca a Milano, dove una torre è stata mantenuta realizzando attorno uffici, sale riunioni collegate da passerelle aeree, auditorium da 350 posti ed un eliporto. "Il magnamagna del



"Riguardo alle torri Hamon (...), la loro presenza va a caratterizzare lo sky-line della città vista dalla stazione verso il mare e verso le aree d'espansione industriale degli anni Cinquanta e nell'insieme gli stessi manufatti vanno definire un'idea di paesaggio. Le torri hanno inoltre valore plastico e scultoreo che bene si adatterebbe ad ospitare allestimenti d'arte, anche nel loro suggestivo interno illuminato dall'alto, caratterizzante quindi le stesse previsioni di piano per la localizzazione sulle sponde destra del "Parco delle Arti"". Così, in giugno 2013, scriveva al Comune di Ravenna nell'ambito del POC Darsena la Soprintendente Antonella Ranaldi. Chi le ha viste all'interno, sa che parliamo di spazi inimmaginabili e mozzafiato, di una bellezza che lascia attoniti per l'imponente maestosità e la perfezione della forma ad iperboloid, definita da una superficie di blocchi armati di soli 30 cm di spessore che svetta fino all'altezza di 55 metri. Alcuni narrano di essere entrati con strumenti musicali, e di aver suonato con risultati straordinari. Altri hanno scattato immagini indimenticabili. E in effetti l'acustica è strepitosa. Un occhio aperto verso il cielo che le rende simili ad un Pantheon della contemporaneità, o alla visione dell'aldilà dell'"Ascesa all'Empireo", opera dei primi del cinquecento attribuita a Hieronymous Bosch. Servivano per raffreddare, tramite tiraggio naturale, enormi quantità d'acqua ad alta temperatura provenienti dagli impianti: nulla di inquinante, quindi, diversamente dai veleni che circolavano nella raffineria interamente demolita. Per anni cittadini e studiosi si sono mobilitati per chiederne la tutela ed il recupero. Si ricordano parole appassionate di Cristina Mazzavillani Muti. Ora, amministratori provenienti da altri luoghi come i barbari dell'antichità, senza alcun plausibile progetto che giustifichi questa scelleratezza, propongono l'abbattimento. L'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna acquista da ENI con fondi pubblici i terreni ex SAROM per 7.808.000 euro, e nel contempo ENI avrebbe comunicato l'inizio lavori per la demolizione. ENI, con utili di svariati miliardi che tanto continua a prendere da Ravenna, e main sponsor del Ravenna Festival. Tutto questo è inaccettabile. Come è inaccettabile che il sindaco, per liquidare la faccenda, alluda ad memoriam alle immagini del film di Antonioni Deserto Rosso, che invece ritraggono una torre già demolita nell'ex ANIC, e non quelle della SAROM. Uno dei sindaci più insensibili e spregiudicati verso il territorio da amministrare che la nostra città abbia mai ospitato. Altrove, strutture del genere sono state recuperate, come a Marghera per l'ex Vetrocoker, ora Venezia Heritage Tower, luogo di eventi culturali e spettacoli, oppure il quartier generale della Pirelli alla Bicocca a Milano, dove una torre è stata mantenuta realizzando attorno uffici, sale riunioni collegate da passerelle aeree, auditorium da 350 posti ed un eliporto. "Il magnamagna del

finto green" , come ha commentato qualcuno? Cosa disturba la coesistenza di un banale per quanto esteso impianto fotovoltaico con le torri? La signora Muti adesso cosa dice? E tutti gli ettari di bosco che si sono formati attorno alle torri in questi anni di abbandono? Ma a Ravenna le ruspe sono sempre molto gradite quando si tratta di rimuovere patrimoni culturali collettivi, come ad esempio sta accadendo per i capanni balneari storici, forse certi che i cittadini poco informati dimentichino in fretta e si voltino dall'altra parte. Ma ci potrebbe essere di più: le torri, da quanto risulta, sono state costruite nel 1950, quindi, avendo più di 70 anni, potrebbero già divenire un bene storico-culturale. Inoltre, essendo, come sembra, già dell'AdSP, il vincolo sussisterebbe in automatico, salvo diverso pronunciamento della Soprintendenza. Come per la questione capanni. Perché tutta questa fretta? Italia Nostra invia richiesta urgente alla Soprintendenza di Ravenna affinché esprima un parere su questo scellerato progetto di demolizione che assesta un nuovo gravissimo colpo ad una riqualificazione del porto ex industriale di respiro europeo e degna di una città, e chiede verifica sia sulla possibilità di dichiarazione dell'interesse culturale che della sussistenza del vincolo ope legis. La richiesta è stata inviata in conoscenza anche alla Procura di Ravenna. Invia inoltre richiesta al Comune di Ravenna circa le presunte condizioni critiche dei manufatti. Se le perizie sono simili a quelle che consentirono la distruzione dell'ultimo trasbordatore di banchina presso l'attuale "Darsenale" in un weekend di luglio del 2015, c'è poco da stare tranquilli. Da quanto si sapeva, almeno la torre più ad ovest era in condizioni ancora buone. Basta azzeramento della cultura e della memoria a Ravenna, basta ruspe e tritolo, almeno una torre Hamon sia salvata! Italia Nostra sezione di Ravenna.



## Tele Romagna 24

Ravenna

## EMILIA-ROMAGNA: Infrastrutture, le più urgenti nel 'Libro bianco' di Regione e Unioncamere

Quali sono le grandi opere che, in Emilia-Romagna, non possono più essere rimandate? A indicarle è il nuovo "Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali" realizzato da Unioncamere e Regione con il supporto di Uniontrasporti e presentato a Bologna, che dà conto del parere di 917 imprese emiliano-romagnole e delle urgenze indicate da diversi tavoli di confronto a livello territoriale. Tra i lavori risultati indifferibili, il potenziamento del nodo di Bologna con il Passante, la bretella Campogalliano-Sassuolo, la messa in sicurezza della E45, la 4<sup>a</sup> corsia della A14 fra Bologna e la diramazione per Ravenna e il potenziamento delle connessioni con il porto bizantino, infine la Cispadana. Di rilevanza particolare, secondo gli interlocutori, anche l'istituzione della Zona logistica semplificata. L'Emilia-Romagna con un indice di sintesi di performance territoriale per le infrastrutture di trasporto e logistiche pari a 121,6, ha un valore superiore di oltre 20 punti rispetto alla media nazionale. È la prima regione in Italia per il trasporto ferroviario ed è terza per gli ambiti aeroportuali e nella logistica. È al secondo posto nella propensione dei territori verso la diffusione e l'utilizzo delle tecnologie digitali e terza nella speciale classifica Green&Smart per gli aspetti di sostenibilità ambientale e digitalizzazione. "Abbiamo bisogno di realizzare infrastrutture vitali per l'Emilia-Romagna - ha affermato l'assessore regionale a Mobilità, Trasporti, Commercio, Andrea Corsini -. Dobbiamo alleggerire e fluidificare il traffico per migliorare la rapidità e i tempi di percorrenza delle persone e delle merci nei due assi, nord-sud ed est-ovest, che attraversano la nostra regione al servizio del Paese e come ponte verso l'estero. I progetti e i cantieri che abbiamo pianificato in questi anni vanno in questa direzione, come ci conferma il sistema imprenditoriale ogni giorno, anche per favorire l'import e l'export. Opere che, una volta terminate, porteranno benefici a tutti i cittadini emiliano-romagnoli, migliorando gli spostamenti quotidiani e la qualità dell'aria. Per questo stiamo pressando il Governo, perché finalmente approvi la Zona logistica semplificata e faccia partire lavori definiti di rilevanza nazionale, come il Passante di Bologna, la Cispadana e la bretella Campogalliano-Sassuolo. Noi come sempre faremo la nostra parte al fianco delle imprese e dei lavoratori per permettere all'Emilia-Romagna di crescere, garantendo benessere alle comunità". "Il Libro Bianco delle infrastrutture è frutto di un lavoro di partecipazione e condivisione nel quale le Camere di commercio della regione hanno coinvolto tutte le forze produttive della regione - evidenzia Valerio Veronesi, presidente di Unioncamere Emilia-Romagna -. Le indicazioni che ne sono emerse sono ben chiare. Una coinvolge tutti: l'istituzione rapida della Zona Logistica Semplicificata dell'Emilia-Romagna determinerebbe condizioni di competitività ed attrattività decisive in un momento di grande cambiamento nelle direttive di scambio internazionali. Siamo una regione



03/28/2024 16:50

Paola Benedetta Manca

Quali sono le grandi opere che, in Emilia-Romagna, non possono più essere rimandate? A indicarle è il nuovo "Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali" realizzato da Unioncamere e Regione con il supporto di Uniontrasporti e presentato a Bologna, che dà conto del parere di 917 imprese emiliano-romagnole e delle urgenze indicate da diversi tavoli di confronto a livello territoriale. Tra i lavori risultati indifferibili, il potenziamento del nodo di Bologna con il Passante, la bretella Campogalliano-Sassuolo, la messa in sicurezza della E45, la 4<sup>a</sup> corsia della A14 fra Bologna e la diramazione per Ravenna e il potenziamento delle connessioni con il porto bizantino, infine la Cispadana. Di rilevanza particolare, secondo gli interlocutori, anche l'istituzione della Zona logistica semplificata. L'Emilia-Romagna con un indice di sintesi di performance territoriale per le infrastrutture di trasporto e logistiche pari a 121,6, ha un valore superiore di oltre 20 punti rispetto alla media nazionale. È la prima regione in Italia per il trasporto ferroviario ed è terza per gli ambiti aeroportuali e nella logistica. È al secondo posto nella propensione dei territori verso la diffusione e l'utilizzo delle tecnologie digitali e terza nella speciale classifica Green&Smart per gli aspetti di sostenibilità ambientale e digitalizzazione. "Abbiamo bisogno di realizzare infrastrutture vitali per l'Emilia-Romagna - ha affermato l'assessore regionale a Mobilità, Trasporti, Commercio, Andrea Corsini -. Dobbiamo alleggerire e fluidificare il traffico per migliorare la rapidità e i tempi di percorrenza delle persone e delle merci nei due assi, nord-sud ed est-ovest, che attraversano la nostra regione al servizio del Paese e come ponte verso l'estero. I progetti e i cantieri che abbiamo pianificato in questi anni vanno in questa direzione, come ci conferma il sistema imprenditoriale ogni giorno, anche per favorire l'import e l'export. Opere che, una volta terminate, porteranno benefici a tutti i cittadini emiliano-romagnoli, migliorando gli spostamenti quotidiani e la qualità dell'aria. Per questo stiamo pressando il Governo, perché finalmente approvi la Zona logistica semplificata e faccia partire lavori definiti di rilevanza nazionale, come il Passante di Bologna, la Cispadana e la bretella Campogalliano-Sassuolo. Noi come sempre faremo la nostra parte al fianco delle imprese e dei lavoratori per permettere all'Emilia-Romagna di crescere, garantendo benessere alle comunità". "Il Libro Bianco delle infrastrutture è frutto di un lavoro di partecipazione e condivisione nel quale le Camere di commercio della regione hanno coinvolto tutte le forze produttive della regione - evidenzia Valerio Veronesi, presidente di Unioncamere Emilia-Romagna -. Le indicazioni che ne sono emerse sono ben chiare. Una coinvolge tutti: l'istituzione rapida della Zona Logistica Semplicificata dell'Emilia-Romagna determinerebbe condizioni di competitività ed attrattività decisive in un momento di grande cambiamento nelle direttive di scambio internazionali. Siamo una regione

## Tele Romagna 24

Ravenna

---

intermodale, in cui il potenziamento delle connessione con il **porto di Ravenna** è collegato con la quarta corsia della A14, con l'allargamento della A1 tra Modena e Piacenza, con la Cispadana, con il potenziamento dei collegamenti ferroviari fra i poli logistici, con la realizzazione dell'Alta Velocità dell'asse Adriatico e così via. Investire nelle infrastrutture dell'Emilia-Romagna è investire nella competitività e nella sostenibilità ambientale dell'Italia".



## (Sito) Adnkronos

Livorno

## Torna il ponte fra Italia e Corsica ripartono le linee di Moby fra Livorno e Bastia piu' giorni, piu' posti, piu' comodita', piu' servizi di bordo e la "Moby Night"

Milano 28.03.2024 - Ci sono i ponti, i primi fine settimana in cui gli appassionati della Corsica raggiungono l'isola, sapendo che in primavera riserva splendide sorprese climatiche e naturalistiche. E poi c'è il ponte, nel senso del collegamento più veloce fra l'Italia continentale e la Corsica, che in sole quattro ore e mezza di navigazione porta dalla Toscana all'isola francese. E il ponte ovviamente è Moby che, a partire da oggi, collega Livorno a Bastia e viceversa, con una stagione che si allunga ulteriormente rispetto agli scorsi anni, parte oggi e arriverà fino al 3 novembre, per gustare fino in fondo tutti i profumi, i colori e i sapori della Corsica. Il tutto offrendo come sempre e più di sempre ai suoi passeggeri le migliori soluzioni in termini di flessibilità e comodità degli orari. In particolare, per permettere ai passeggeri di godere dal primo fino all'ultimo minuto le giornate in Corsica, l'andata da Livorno sarà la mattina alle 8, mentre il ritorno da Bastia il pomeriggio, ottimizzando tempi e permanenza sull'isola. Con anche partenze pomeridiane in particolari date di aprile e maggio, sempre per venire ulteriormente incontro alle esigenze dei passeggeri. Il "domino" virtuoso innescato dall'ingresso contemporaneo in flotta di Moby Fantasy e Moby Legacy, i due traghetti più grandi e green del mondo, porta miglioramenti su tutte le tratte, collegate da navi più capienti e moderne, e in particolare sulla Livorno-Bastia-Livorno saranno schierate prima la Moby Orli, poi la Moby Corse e nei mesi estivi la Moby Zazà, che offriranno servizi di bordo sempre migliori, per soddisfare ogni esigenza dei passeggeri con self service, caffetteria, show lounge e shop a rendere ancora più piacevole il tempo passato in navigazione dai passeggeri. A tutto questo, proprio per la disponibilità di un maggior numero di cabine a bordo, si aggiungono nuove soluzioni di viaggio, come "Moby Night" l'opzione che permette di acquistare una cabina imbarcandosi la sera precedente alla partenza, dalle 20 alle 23,30, ottimizzando costi e spostamenti, e avendo la cabina a completa disposizione anche per tutta la durata della traversata. Con costi assolutamente competitivi: da 99 euro per una doppia interna o esterna, da 119 per la cabina quadrupla interna o esterna. E la prima colazione è compresa nel prezzo. Gruppo Moby Moby, Tirrenia-CIN e Toremar sono le Compagnie del Gruppo Moby, da cinque generazioni sul mare e leader del trasporto marittimo passeggeri e merci. Primo al mondo per numero di letti e primo in Europa per capacità passeggeri. Con le tre compagnie, il gruppo Moby collega Sardegna, Sicilia, Corsica, isola d'Elba e l'Arcipelago Toscano con 31 navi, con circa 37.200 partenze per 22 porti. I Fast Cruise Ferries del gruppo sono tra i primi al mondo per qualità: le ammiraglie sono state insignite della prestigiosa Green Star del RINA. Al gruppo Moby fa capo anche una flotta di 18 rimorchiatori di ultima generazione che forniscono assistenza alle manovre delle navi in porto e attività di salvataggio in nove porti sul territorio. Nel Porto



03/28/2024 11:49

Milano 28.03.2024 - Ci sono i ponti, i primi fine settimana in cui gli appassionati della Corsica raggiungono l'isola, sapendo che in primavera riserva splendide sorprese climatiche e naturalistiche. E poi c'è il ponte, nel senso del collegamento più veloce fra l'Italia continentale e la Corsica, che in sole quattro ore e mezza di navigazione porta dalla Toscana all'isola francese. E il ponte ovviamente è Moby che, a partire da oggi, collega Livorno a Bastia e viceversa, con una stagione che si allunga ulteriormente rispetto agli scorsi anni, parte oggi e arriverà fino al 3 novembre, per gustare fino in fondo tutti i profumi, i colori e i sapori della Corsica. Il tutto offrendo come sempre e più di sempre ai suoi passeggeri le migliori soluzioni in termini di flessibilità e comodità degli orari. In particolare, per permettere ai passeggeri di godere dal primo fino all'ultimo minuto le giornate in Corsica, l'andata da Livorno sarà la mattina alle 8, mentre il ritorno da Bastia il pomeriggio, ottimizzando tempi e permanenza sull'isola. Con anche partenze pomeridiane in particolari date di aprile e maggio, sempre per venire ulteriormente incontro alle esigenze dei passeggeri. Il "domino" virtuoso innescato dall'ingresso contemporaneo in flotta di Moby Fantasy e Moby Legacy, i due traghetti più grandi e green del mondo, porta miglioramenti su tutte le tratte, collegate da navi più capienti e moderne, e in particolare sulla Livorno-Bastia-Livorno saranno schierate prima la Moby Orli, poi la Moby Corse e nei mesi estivi la Moby Zazà, che offriranno servizi di bordo sempre migliori, per soddisfare ogni esigenza dei passeggeri con self service, caffetteria, show lounge e shop a rendere ancora più piacevole il tempo passato in navigazione dai passeggeri. A tutto questo, proprio per la disponibilità di un maggior numero di cabine a bordo, si aggiungono nuove soluzioni di viaggio, come "Moby Night" l'opzione che permette di acquistare una cabina imbarcandosi la sera precedente alla partenza, dalle 20 alle 23,30, ottimizzando costi e spostamenti, e avendo la cabina a completa disposizione anche per tutta la durata della traversata. Con costi assolutamente competitivi: da 99 euro per una doppia interna o esterna, da 119 per la cabina quadrupla interna o esterna. E la prima colazione è compresa nel prezzo. Gruppo Moby Moby, Tirrenia-CIN e Toremar sono le Compagnie del Gruppo Moby, da cinque generazioni sul mare e leader del trasporto marittimo passeggeri e merci. Primo al mondo per numero di letti e primo in Europa per capacità passeggeri. Con le tre compagnie, il gruppo Moby collega Sardegna, Sicilia, Corsica, isola d'Elba e l'Arcipelago Toscano con 31 navi, con circa 37.200 partenze per 22 porti. I Fast Cruise Ferries del gruppo sono tra i primi al mondo per qualità: le ammiraglie sono state insignite della prestigiosa Green Star del RINA. Al gruppo Moby fa capo anche una flotta di 18 rimorchiatori di ultima generazione che forniscono assistenza alle manovre delle navi in porto e attività di salvataggio in nove porti sul territorio. Nel Porto

**(Sito) Adnkronos**

Livorno

---

di Napoli il Gruppo è azionista del Terminal Traghetti, nel **porto** di **Genova** è azionista di Stazioni Marittime, a Livorno controlla l'Agenzia Marittima Renzo Conti Srl, il Terminal ro/ro LTM Autostrade del Mare Srl e il terminal passeggeri **Porto** di Livorno 2000.



## Presentazione porto turistico

137 TCF vendor(s) and 62 ad partner(s), or used specifically by this site or app. (AGENPARL) - gio 28 marzo 2024 Presentazione nuovo Porto Turistico di Livorno 28 Marzo 2024 Storia della concessione del Porto 1/8/2007 Firma dell'Accordo di Programma originale 30/3/2016 Porta a Mare vince la gara 19/12/2013 Porta a Mare propone la concessione, e altri fanno altre proposte 11/1/2024 Porta a Mare firma il Contratto di Concessione 14/10/2020 La Conferenza dei Servizi approva il progetto 17/6/2020 Comincia la Conferenza dei Servizi 16/11/21 Porta a Mare firma l'accordo con i Circoli Inquadramento Mappa generale Status attuale Bacino Piccolo Arsenale Banchina Novi Lena Pontili Elba Banchina Banchina Andana Ancore Mediceo Progetto Fase A - Elba Sezionamento del pontile in due porzioni e riormeggio delle barche PRELIMINARE Installazione nuovi pontili Elba e Molo Elba galleggiante (ad altezza adeguata) Nuovi Pontili Altri Spostamento barche in zona Elba provvisoriamente su Molo Mediceo Sezionamento del pontile in due porzioni e riormeggio delle barche Preparazione impianto subaqueo zona Elba (corpi morti e catenarie) Installazione nuovi pontili Elba e Molo Elba galleggiante (ad altezza adeguata) Spostamento di tutte le barche di Andana Ancore su pontili Elba Smaltimento pontili galleggianti vecchi Fase B - Darsena Nuova Costruzione della Banchina Arsenale Installazione passerella galleggiante e pontili galleggianti su Novi Lena Ripavimentazione Banchina Lips PRELIMINARE Installazione pontili galleggianti Banchina 71 Altri Preparazione impianto subaqueo (corpi morti e catenarie) e pontili galleggianti Banchina 71 Ormeggi provvisorio su Pontili Banchina 71 (98 posti) di tutte le barche oggi su Novi Lena e smaltimento pontili vecchi Installazione passerella galleggiante e pontili galleggianti su Novi Lena Costruzione Bacino Piccolo, Arsenale e Banchina Lips (in parallelo) Costruzione strada provvisoria (a carico di Autorità Portuale) su Molo Mediceo e apertura ponte Spostamento barche in Darsena nuova Fase C - Molo Mediceo Spostamento barche Marina Militare Costruzione molo galleggiante PRELIMINARE Altri Costruzione della banchina Costruzione strada Costruzione parcheggio multipiano Costruzione rifacimento palazzine Marina Militare Costruzione uffici e dormitori Marina Militare Costruzione Caserma Polmare Fase D - Andana Ancore Installazione pontili galleggianti ("Albero di Natale") PRELIMINARE Altri Costruzione uffici e infermeria Marina Militare Costruzione Banchina Andana Ancore Costruzione uffici della marina Costruzione ristorante (hangar Polmare) Conteggio posti barca Banchina Elba Pontili Elba TOTAL Elba Molo Mediceo (Andana) Molo Mediceo (sea) TOTALE Molo Mediceo Banchina Andana Ancore Pontili Andana Ancore TOTALE Andana Ancore Circoli Marina commerciale Banchina

The screenshot shows a slide with the Agenparl logo at the top right. The title 'Presentazione porto turistico' is centered above the main text area. The text is a detailed narrative of the port's history and development, spanning from 2007 to 2024. It covers the original program, the awarding of the concession to Porta a Mare, the signing of contracts, and the various phases of construction and relocation of boats.

**Agenparl**

Livorno

---

Arsenale Bacino Piccolo Banchina Lips Moli Banchina 71 Moli Banchina Novi Lena TOTAL TOTAL outer basin  
TOTAL inner basin TOTAL given to yacht clubs TOTAL for rent Il futuro **Porto di Livorno - Porto** Mediceo Andana  
Elba Andana Ancore - molo principale Molo Mediceo Andana Ancore - ristorante **Porto** Mediceo Molo Mediceo Il  
futuro **Porto di Livorno** - Darsena Nuova Bacino Piccolo Banchina Lips Banchina Lips Domande?



## Corriere Marittimo

Livorno

**Guerrieri: Terminal Darsena Toscana /Grimaldi, un'opportunità non un pericolo**

LIVORNO - "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana di Livorno deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese". E' un messaggio chiaro quello che il presidente dell'AdSP, **Luciano Guerrieri**, ha consegnato stamani ai rappresentanti dell'Organismo Partenariato, l'organo istituzionale designato a sviluppare il confronto necessario con i soggetti direttamente coinvolti nelle attività portuali. "Sarà nostra cura interloquire con TDT e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo" ha affermato il n.1 del porto livornese, sottolineando che "se necessario l'AdSP userà tutte le prerogative e i poteri di cui dispone per assicurarsene". Premesso che qualsiasi modifica di destinazione d'uso degli spazi assegnati a TDT dovrà essere concordata con l'Ente portuale, "l'AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del porto. I rotabili non sono vietati nel Terminal Darsena Toscana ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre" ha precisato **Guerrieri**. "Non c'è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di TDT. Convocheremo il massimo rappresentante del cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al porto un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato e ad investire sulle infrastrutture portuali. Per noi sono elementi dirimenti e saranno oggetto di valutazione quando ci verrà presentato il nuovo Piano Industriale". Al netto delle questioni sugli assetti concessori, le priorità dell'AdSP rimangono quelle già definite nel bilancio di previsione e nel piano triennale delle opere e rispondono tutte alla necessità di consentire al porto di arrivare vivo all'appuntamento della Darsena Europa, opera oggi considerata tanto più necessaria in quanto in grado di offrire al porto nuovi aree e spazi su cui contare per lo sviluppo non soltanto dei container ma anche di quelle tipologie di traffico che oggi si trovano strette nell'attuale dimensionamento e per le quali potrebbero liberarsi nuove aree grazie ad una riorganizzazione degli spazi attuali. Per **Guerrieri** fa tutto parte di un disegno complessivo di efficientamento della capacità ricettiva del porto. "L'appetibilità di Livorno è oggi già confermata dall'interesse crescente dei grandi player internazionali ma occorrono più spazi, più banchine. Ed è questo il senso della Darsena Europa. L'infrastruttura ci consente di poter contare a regime su quasi un milione di mq destinati alla riorganizzazione e allo sviluppo offerta container e un altro mln di mq ai Ro/Ro, Ro/Ro pax". Il presidente dell'Ente portuale ha ribadito che "oggi abbiamo tutti l'interesse a fornire al mercato le condizioni perché si possa riesprimere sull'utilizzazione

Corriere Marittimo

**Guerrieri: Terminal Darsena Toscana /Grimaldi, un'opportunità non un pericolo**



03/28/2024 22:39

LIVORNO - "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana di Livorno deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese". E' un messaggio chiaro quello che il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, ha consegnato stamani ai rappresentanti dell'Organismo Partenariato, l'organo istituzionale designato a sviluppare il confronto necessario con i soggetti direttamente coinvolti nelle attività portuali. "Sarà nostra cura interloquire con TDT e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo" ha affermato il n.1 del porto livornese, sottolineando che "se necessario l'AdSP userà tutte le prerogative e i poteri di cui dispone per assicurarsene". Premesso che qualsiasi modifica di destinazione d'uso degli spazi assegnati a TDT dovrà essere concordata con l'Ente portuale, "l'AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del porto. I rotabili non sono vietati nel Terminal Darsena Toscana ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre" ha precisato **Guerrieri**. "Non c'è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di TDT. Convocheremo il massimo rappresentante del cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al porto un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato e ad investire sulle infrastrutture portuali. Per noi sono elementi dirimenti e saranno oggetto di valutazione quando ci verrà presentato il nuovo Piano Industriale". Al netto delle questioni sugli assetti concessori, le priorità dell'AdSP rimangono quelle già definite nel bilancio di previsione e nel piano triennale delle opere e rispondono tutte alla necessità di consentire al porto di arrivare vivo all'appuntamento della Darsena Europa, opera oggi considerata tanto più necessaria in quanto in grado di offrire al porto nuovi aree e spazi su cui contare per lo sviluppo non soltanto dei container ma anche di quelle tipologie di traffico che oggi si trovano strette nell'attuale dimensionamento e per le quali potrebbero liberarsi nuove aree grazie ad una riorganizzazione degli spazi attuali. Per **Guerrieri** fa tutto parte di un disegno complessivo di efficientamento della capacità ricettiva del porto. "L'appetibilità di Livorno è oggi già confermata dall'interesse crescente dei grandi player internazionali ma occorrono più spazi, più banchine. Ed è questo il senso della Darsena Europa. L'infrastruttura ci consente di poter contare a regime su quasi un milione di mq destinati alla riorganizzazione e allo sviluppo offerta container e un altro mln di mq ai Ro/Ro, Ro/Ro pax". Il presidente dell'Ente portuale ha ribadito che "oggi abbiamo tutti l'interesse a fornire al mercato le condizioni perché si possa riesprimere sull'utilizzazione

**Corriere Marittimo**

Livorno

di un'opera che riteniamo possa essere messa a disposizione degli operatori anche a stralci operativi, attraverso ad esempio la realizzazione di un tratto di banchina. Se dobbiamo preparare un futuro in cui crescere dobbiamo fare in modo che il mercato attuale dei container non si svilisca ma guadagni ulteriore terreno". Se la Darsena Europa rappresenta il futuro, il presente deve garantire allo scalo portuale la possibilità di mantenersi competitivo. Su sollecitazione dei presenti, è stato il segretario generale, Matteo Paroli, a fornire un aggiornamento sullo stato di avanzamento di alcuni degli interventi più attesi, a cominciare da quelli di allargamento del canale di accesso. Come noto, l'intervento è necessario per realizzare il banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Una volta completato l'arretramento della banchina, il Canale arriverà ad avere una larghezza massima di 125 metri. Il Nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. Entrambi gli interventi saranno realizzati solo in seguito al definitivo interramento da parte di Eni degli oleodotti che oggi corrono lungo le due sponde del canale, riducendone la sezione navigabile. "E' ormai imminente la partenza lavori di competenza dell'Eni" ha comunicato Paroli, sottolineando che la Capitaneria di Porto è in attesa di avere l'elenco aggiornato dei mezzi nautici impegnati nel convoglio del cantiere. "Non appena ricevute le certificazioni di navigabilità e sull'equipaggiamento dei mezzi, la Capitaneria potrà emanare l'ordinanza interdittiva di transito del Canale. Ci vorrà ancora qualche settimana". Le finestre interdittive del canale di accesso andranno ordinariamente dalle 23.00 alle 7.00 di mattina ma saranno flessibili e potranno essere variate in ragione delle esigenze di cantiere e del porto. Riguardo ai tempi, il cantiere dei lavori verrà consegnato ad ENI entro i primi giorni di maggio. Ed è previsto che l'intervento si concluda tra ottobre e novembre. Nel frattempo l'AdSP si sta portando avanti con il maxi appalto di allargamento del canale: "Gli uffici tecnici hanno concluso a fine marzo le verifiche tecniche sul Raggruppamento Temporaneo di Impresa che ha vinto la gara. Nei prossimi giorni verranno chieste al RTI ulteriori integrazioni ma è verosimile credere che i lavori vengano consegnati a maggio. I primi sei mesi saranno dedicati alla progettazione esecutiva dell'opera. I lavori veri e propri dovrebbero iniziare a novembre". Contestualmente all'allargamento del canale di accesso, Paroli ha informato i membri dell'Organismo di Partenariato che l'AdSP ha allo studio l'ipotesi di tagliare la calata Tripoli (Darsena n.1) con l'obiettivo di allargare il bacino di evoluzione di ingresso al porto commerciale. "La prossima settimana, assieme al dirigente tecnico Enrico Pribaz, incontreremo lo studio di progettazione incaricato di sviluppare una analisi preliminare sulle ipotesi di fattibilità dell'opera. Le ipotesi di taglio sono molteplici e tutte hanno costi e benefici variabili nella misura del taglio ipotizzato". Parimenti, è stata ipotizzata la possibilità di un taglio della diga della Vegliaia: "L'opera non è al momento necessaria ma dovremo prenderla in considerazione se assieme al taglio della Tripoli ci permettesse di favorire un ingresso meno critico



## Corriere Marittimo

Livorno

---

delle navi. Nelle settimane scorse abbiamo affidato ad una società un incarico di studio di natura idrodinamica in riferimento alle varie ipotesi di taglio. L'obiettivo è quello di capire se potranno esserci ripercussioni legate al moto ondoso in ingresso nel bacino portuale".



## Porto di Livorno: Azimut|Benetti Group e D-Marin avviano lavori per futuro scalo turistico

(FERPRESS) **Livorno**, 28 MAR Azimut|Benetti Group, il primo Gruppo privato leader globale nel settore nautico, e D-Marin, il gestore di una selezione delle migliori marine, daranno il via ai lavori per il nuovo **porto** turistico di **Livorno**, che diventerà una delle più importanti destinazioni del Mediterraneo, nata dal comune desiderio di promuovere la crescita del turismo delle navi da diporto. Nel corso della conferenza stampa tenutasi il 28 marzo alla presenza del Sindaco di **Livorno**, a cui hanno partecipato diverse personalità e stakeholder strategici, D-Marin e Azimut|Benetti Group hanno comunicato che i lavori di costruzione della Marina di **Livorno** inizieranno a partire dal mese di aprile 2024. La joint venture tra Azimut|Benetti Group e D-Marin consegnerà alla città di **Livorno** una delle marine più importanti del Mediterraneo, progettata dallo studio Archea di Firenze. Si prevede che l'intero progetto sarà portato a termine entro il mese di giugno 2026, mentre le prime parti della Marina di **Livorno** saranno aperte ai diportisti molto prima. Il nuovo **porto** turistico offrirà in totale 815 posti barca. L'investimento stimato si aggira intorno a 14-15 milioni di euro. Il progetto comprende il rinnovamento delle banchine, la realizzazione di spazi di incontro e strutture di intrattenimento e svago. Più di 220 m<sup>2</sup> del sito saranno riservati ai ristoranti, 60 m<sup>2</sup> ai bar e 250 m<sup>2</sup> saranno invece dedicati ad uffici. Le credenziali ambientali della Marina di **Livorno** saranno ottenute grazie al forte impegno di Azimut|Benetti Group e D-Marin nella creazione di marine sostenibili per le generazioni di oggi e del futuro. La marina utilizzerà elementi naturali come alberi e siepi al posto delle recinzioni, si avvarrà di pannelli solari per produrre una parte significativa dell'energia e recupererà l'acqua piovana per irrigare le aree verdi. Luca Salvetti, Sindaco di **Livorno** ha dichiarato: **Livorno** avrà il suo **porto** turistico. I primi giorni di dicembre, dopo 16 anni, è stata formalizzata la procedura per il rilascio effettivo della concessione, che successivamente è stata firmata. Dunque a breve prenderanno il via le operazioni per la realizzazione della Marina livornese che consentirà di arricchire una parte di città che collega il centro cittadino al lungomare. Un altro tassello è stato fissato allo sviluppo, alla crescita e alla trasformazione di **Livorno**, che ne beneficerà con un ritorno importante sia dal punto di vista turistico che lavorativo. Un ringraziamento va a tutti coloro che hanno lavorato al raggiungimento di questo obiettivo, compresa la diportistica livornese che ha ottenuto una concessione di 20 anni con 450 posti barca. Paolo Vitelli, Fondatore di Azimut|Benetti Group, ha dichiarato: Azimut|Benetti Group ha lavorato per 20 anni con le istituzioni e la comunità locale per realizzare il progetto Porta Mare. Oggi, siamo fieri di presentare la versione definitiva del piano, approvata e apprezzata da tutti gli stakeholder coinvolti. La Marina di **Livorno** sarà



un'opera all'avanguardia: lo storico **porto** Mediceo verrà incorporato in una marina moderna, bella ed ecologica, aperta alla città e ai diportisti di tutto il mondo. Per consolidare ulteriormente il progetto, abbiamo recentemente costituito una partnership con D-Marin, il gestore di marine più grande e di maggiore successo del Mediterraneo, per poter fornire una gestione di alta qualità e servizi innovativi agli armatori nazionali e internazionali che approdano a **Livorno**. È davvero un giorno importante per noi e per **Livorno**. Nicolo Caffo, Direttore Generale di D-Marin Italia, spiega: D-Marin crede fortemente in **Livorno**. Sarà una delle marine di maggiore prestigio del Mediterraneo, nata da valori condivisi e allineata alla customer experience di alta gamma, all'eccellenza commerciale, all'impegno per la sostenibilità e all'innovazione. In collaborazione con Azimut|Benetti Group, D-Marin garantirà che la Marina di **Livorno** prospiri e diventi il prestigioso yachting hub che siamo certi possa essere.



## Il Nautilus

Livorno

### Grimaldi/TDT, la priorità è tutelare il traffico container

(foto: portnews) Il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, esprime la propria posizione nell'Organismo di Partenariato: "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per il **porto di Livorno**". Intanto l'AdSP si porta avanti sull'opera di allargamento del canale di accesso. Matteo Paroli: "i lavori verranno probabilmente consegnati a maggio". Spunta l'ipotesi del taglio della calata Tripoli "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana di **Livorno** deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese". E' un messaggio chiaro quello che il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, ha consegnato stamani ai rappresentanti dell'Organismo Partenariato, l'organo istituzionale designato a sviluppare il confronto necessario con i soggetti direttamente coinvolti nelle attività portuali. "Sarà nostra cura interloquire con TDT e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo" ha affermato il n.1 del **porto** livornese, sottolineando che "se necessario l'AdSP userà tutte le prerogative e i poteri di cui dispone per assicurarsene". Premesso che qualsiasi modifica di destinazione d'uso degli spazi assegnati a TDT dovrà essere concordata con l'Ente portuale, "l'AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del **porto**. I rotabili non sono vietati nel Terminal Darsena Toscana ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre" ha precisato Guerrieri. "Non c'è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di TDT. Convocheremo il massimo rappresentante del cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al **porto** un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato e ad investire sulle infrastrutture portuali. Per noi sono elementi dirimenti e saranno oggetto di valutazione quando ci verrà presentato il nuovo Piano Industriale". Al netto delle questioni sugli assetti concessori, le priorità dell'AdSP rimangono quelle già definite nel bilancio di previsione e nel piano triennale delle opere e rispondono tutte alla necessità di consentire al **porto** di arrivare vivo all'appuntamento della Darsena Europa, opera oggi considerata tanto più necessaria in quanto in grado di offrire al **porto** nuovi aree e spazi su cui contare per lo sviluppo non soltanto dei container ma anche di quelle tipologie di traffico che oggi si trovano strette nell'attuale dimensionamento e per le quali potrebbero liberarsi nuove aree grazie ad una riorganizzazione degli spazi attuali. Per Guerrieri fa tutto parte di un disegno complessivo di efficientamento della capacità ricettiva del **porto**. "L'appetibilità di **Livorno** è oggi



(foto: portnews) Il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, esprime la propria posizione nell'Organismo di Partenariato: "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per il porto di Livorno". Intanto l'AdSP si porta avanti sull'opera di allargamento del canale di accesso. Matteo Paroli: "i lavori verranno probabilmente consegnati a maggio". Spunta l'ipotesi del taglio della calata Tripoli "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana di Livorno deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese". E' un messaggio chiaro quello che il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, ha consegnato stamani ai rappresentanti dell'Organismo Partenariato, l'organo istituzionale designato a sviluppare il confronto necessario con i soggetti direttamente coinvolti nelle attività portuali. "Sarà nostra cura interloquire con TDT e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo" ha affermato il n.1 del porto livornese, sottolineando che "se necessario l'AdSP userà tutte le prerogative e i poteri di cui dispone per assicurarsene". Premesso che qualsiasi modifica di destinazione d'uso degli spazi assegnati a TDT dovrà essere concordata con l'Ente portuale, "l'AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del porto. I rotabili non sono vietati nel Terminal Darsena Toscana ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre" ha precisato Guerrieri. "Non c'è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di TDT. Convocheremo il massimo rappresentante del cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al porto un ulteriore sviluppo del traffico

## Il Nautilus

Livorno

---

già confermata dall'interesse crescente dei grandi player internazionali ma occorrono più spazi, più banchine. Ed è questo il senso della Darsena Europa. L'infrastruttura ci consente di poter contare a regime su quasi un milione di mq destinati alla riorganizzazione e allo sviluppo offerta container e un altro mln di mq ai Ro/Ro, Ro/Ro pax". Il presidente dell'Ente portuale ha ribadito che "oggi abbiamo tutti l'interesse a fornire al mercato le condizioni perché si possa riesprimere sull'utilizzazione di un'opera che riteniamo possa essere messa a disposizione degli operatori anche a stralci operativi, attraverso ad esempio la realizzazione di un tratto di banchina. Se dobbiamo preparare un futuro in cui crescere dobbiamo fare in modo che il mercato attuale dei container non si svilisca ma guadagni ulteriore terreno". Se la Darsena Europa rappresenta il futuro, il presente deve garantire allo scalo portuale la possibilità di mantenersi competitivo. Su sollecitazione dei presenti, è stato il segretario generale, Matteo Paroli, a fornire un aggiornamento sullo stato di avanzamento di alcuni degli interventi più attesi, a cominciare da quelli di allargamento del canale di accesso. Come noto, l'intervento è necessario per realizzare il banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al **porto** commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Una volta completato l'arretramento della banchina, il Canale arriverà ad avere una larghezza massima di 125 metri. Il Nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. Entrambi gli interventi saranno realizzati solo in seguito al definitivo interramento da parte di Eni degli oleodotti che oggi corrono lungo le due sponde del canale, riducendone la sezione navigabile. "E' ormai imminente la partenza lavori di competenza dell'Eni" ha comunicato Paroli, sottolineando che la Capitaneria di **Porto** è in attesa di avere l'elenco aggiornato dei mezzi nautici impegnati nel convoglio del cantiere. "Non appena ricevute le certificazioni di navigabilità e sull'equipaggiamento dei mezzi, la Capitaneria potrà emanare l'ordinanza interdittiva di transito del Canale. Ci vorrà ancora qualche settimana". Le finestre interdittive del canale di accesso andranno ordinariamente dalle 23.00 alle 7.00 di mattina ma saranno flessibili e potranno essere variate in ragione delle esigenze di cantiere e del **porto**. Riguardo ai tempi, il cantiere dei lavori verrà consegnato ad ENI entro i primi giorni di maggio. Ed è previsto che l'intervento si concluda tra ottobre e novembre. Nel frattempo l'AdSP si sta portando avanti con il maxi appalto di allargamento del canale: "Gli uffici tecnici hanno concluso a fine marzo le verifiche tecniche sul Raggruppamento Temporaneo di Impresa che ha vinto la gara. Nei prossimi giorni verranno chieste al RTI ulteriori integrazioni ma è verosimile credere che i lavori vengano consegnati a maggio. I primi sei mesi saranno dedicati alla progettazione esecutiva dell'opera. I lavori veri e propri dovrebbero iniziare a novembre". Contestualmente all'allargamento del canale di accesso, Paroli ha informato i membri dell'Organismo di Partenariato che l'AdSP ha allo studio l'ipotesi di tagliare la calata Tripoli (Darsena n.1) con l'obiettivo di allargare il bacino di evoluzione di ingresso al **porto** commerciale. "La prossima settimana, assieme al dirigente tecnico



## Il Nautilus

Livorno

---

Enrico Pribaz, incontreremo lo studio di progettazione incaricato di sviluppare una analisi preliminare sulle ipotesi di fattibilità dell'opera. Le ipotesi di taglio sono molteplici e tutte hanno costi e benefici variabili nella misura del taglio ipotizzato". Parimenti, è stata ipotizzata la possibilità di un taglio della diga della Vegliaia: "L'opera non è al momento necessaria ma dovremo prenderla in considerazione se assieme al taglio della Tripoli ci permettesse di favorire un ingresso meno critico delle navi. Nelle settimane scorse abbiamo affidato ad una società un incarico di studio di natura idrodinamica in riferimento alle varie ipotesi di taglio. L'obiettivo è quello di capire se potranno esserci ripercussioni legate al moto ondoso in ingresso nel bacino portuale".



**Informare**

Livorno

## Guerrieri (AdSP Livorno): il passaggio del terminal TDT a Grimaldi non avrà un impatto sui container

Chiederemo - ha annunciato - un impegno formale a garantire al porto un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato «L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese». Lo ha detto oggi il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, l'organismo dell'ente portuale composto, oltre che da Guerrieri e dai comandanti dei porti del sistema, dai rappresentanti degli operatori marittimo-portuali. Il gruppo armatoriale napoletano Grimaldi ha completato l'acquisizione del terminal TDT all'inizio di quest'anno (del 31 gennaio 2024). «Sarà nostra cura - ha spiegato Guerrieri - interloquire con TDT e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo. Se necessario - ha puntualizzato - l'AdSP userà tutte le prerogative e i poteri di cui dispone per assicurarsene». Precisando che qualsiasi modifica di destinazione d'uso degli spazi assegnati a TDT dovrà essere concordata con l'ente portuale, Guerrieri ha assicurato che «l'AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del porto. I rotabili non sono vietati nel Terminal Darsena Toscana ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre. Non c'è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di TDT. Convocheremo il massimo rappresentante del Cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al porto un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato e ad investire sulle infrastrutture portuali. Per noi sono elementi dirimenti e saranno oggetto di valutazione quando ci verrà presentato il nuovo piano industriale». Guerrieri ha rassicurato anche sulla realizzazione della Piattaforma Europa, il progetto per la realizzazione di una grande area a mare destinata prevalentemente al traffico containerizzato ma anche a quelle delle autostrade del mare: «l'appetibilità di Livorno - ha sottolineato - è oggi già confermata dall'interesse crescente dei grandi player internazionali ma occorrono più spazi, più banchine. Ed è questo il senso della Darsena Europa. L'infrastruttura ci consente di poter contare a regime su quasi un milione di metri quadri destinati alla riorganizzazione e allo sviluppo dell'offerta container e un altro milione di metri quadri ai ro-ro, ro-ro pax». «Oggi - ha aggiunto - abbiamo tutti l'interesse a fornire al mercato le condizioni perché si possa riesprimere sull'utilizzazione di un'opera che riteniamo possa essere messa a disposizione degli operatori anche a stralci operativi, attraverso ad esempio la realizzazione

Informare	Guerrieri (AdSP Livorno): il passaggio del terminal TDT a Grimaldi non avrà un impatto sul container
03/28/2024 15:21	
<p>Chiederemo - ha annunciato - un impegno formale a garantire al porto un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato «L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese». Lo ha detto oggi il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, l'organismo dell'ente portuale composto, oltre che da Guerrieri e dai comandanti dei porti del sistema, dai rappresentanti degli operatori marittimo-portuali. Il gruppo armatoriale napoletano Grimaldi ha completato l'acquisizione del terminal TDT all'inizio di quest'anno (del 31 gennaio 2024). «Sarà nostra cura - ha spiegato Guerrieri - interloquire con TDT e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo. Se necessario - ha puntualizzato - l'AdSP userà tutte le prerogative e i poteri di cui dispone per assicurarsene». Precisando che qualsiasi modifica di destinazione d'uso degli spazi assegnati a TDT dovrà essere concordata con l'ente portuale, Guerrieri ha assicurato che «l'AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del porto. I rotabili non sono vietati nel Terminal Darsena Toscana ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre. Non c'è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di TDT. Convocheremo il massimo rappresentante del Cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al porto un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato e ad investire sulle infrastrutture portuali. Per noi sono elementi dirimenti e saranno oggetto di valutazione quando ci verrà presentato il nuovo piano industriale». Guerrieri ha rassicurato anche sulla realizzazione della Piattaforma Europa, il progetto per la realizzazione di una grande area a mare destinata prevalentemente al traffico containerizzato ma anche a quelle delle autostrade del mare: «l'appetibilità di Livorno - ha sottolineato - è oggi già confermata dall'interesse crescente dei grandi player internazionali ma occorrono più spazi, più banchine. Ed è questo il senso della Darsena Europa. L'infrastruttura ci consente di poter contare a regime su quasi un milione di metri quadri destinati alla riorganizzazione e allo sviluppo dell'offerta container e un altro milione di metri quadri ai ro-ro, ro-ro pax». «Oggi - ha aggiunto - abbiamo tutti l'interesse a fornire al mercato le condizioni perché si possa riesprimere sull'utilizzazione di un'opera che riteniamo possa essere messa a disposizione degli operatori anche a stralci operativi, attraverso ad esempio la realizzazione di un tratto di banchina. Se dobbiamo preparare un futuro in cui crescere dobbiamo fare</p>	



## Informare

Livorno

---

di un tratto di banchina. Se dobbiamo preparare un futuro in cui crescere dobbiamo fare in modo che il mercato attuale dei container non si svilisca ma guadagni ulteriore terreno».



## Informatore Navale

Livorno

**Grimaldi/TDT, la priorità è tutelare il traffico container**

Il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, esprime la propria posizione nell'Organismo di Partenariato: "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per il **porto** di **Livorno**". Intanto l'AdSP si porta avanti sull'opera di allargamento del canale di accesso. Matteo Paroli: "i lavori verranno probabilmente consegnati a maggio". Spunta l'ipotesi del taglio della calata Tripoli "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana di **Livorno** deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese". E' un messaggio chiaro quello che il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, ha consegnato stamani ai rappresentanti dell'Organismo Partenariato, l'organo istituzionale designato a sviluppare il confronto necessario con i soggetti direttamente coinvolti nelle attività portuali. "Sarà nostra cura interloquire con TDT e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo" ha affermato il n.1 del **porto** livornese, sottolineando che "se necessario l'AdSP userà tutte le prerogative e i poteri di cui dispone per assicurarsene". Premesso che qualsiasi modifica di destinazione d'uso degli spazi assegnati a TDT dovrà essere concordata con l'Ente portuale, "l'AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del porto. I rotabili non sono vietati nel Terminal Darsena Toscana ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre" ha precisato Guerrieri. "Non c'è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di TDT. Convocheremo il massimo rappresentante del cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al **porto** un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato e ad investire sulle

Informatore Navale

**Grimaldi/TDT, la priorità è tutelare il traffico container**



03/28/2024 16:34

Il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, esprime la propria posizione nell'Organismo di Partenariato: "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per il porto di Livorno". Intanto l'AdSP si porta avanti sull'opera di allargamento del canale di accesso. Matteo Paroli: "i lavori verranno probabilmente consegnati a maggio". Spunta l'ipotesi del taglio della calata Tripoli "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana di Livorno deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese". E' un messaggio chiaro quello che il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, ha consegnato stamani ai rappresentanti dell'Organismo Partenariato, l'organo istituzionale designato a sviluppare il confronto necessario con i soggetti direttamente coinvolti nelle attività portuali. "Sarà nostra cura interloquire con TDT e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo" ha affermato il n.1 del porto livornese, sottolineando che "se necessario l'AdSP userà tutte le prerogative e i poteri di cui dispone per assicurarsene". Premesso che qualsiasi modifica di destinazione d'uso degli spazi assegnati a TDT dovrà essere concordata con l'Ente portuale, "l'AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del porto. I rotabili non sono vietati nel Terminal Darsena Toscana ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre" ha precisato Guerrieri. "Non c'è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di TDT. Convocheremo il massimo rappresentante del cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al **porto** un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato e ad investire sulle

**Informatore Navale**

Livorno

crescente dei grandi player internazionali ma occorrono più spazi, più banchine. Ed è questo il senso della Darsena Europa. L'infrastruttura ci consente di poter contare a regime su quasi un milione di mq destinati alla riorganizzazione e allo sviluppo offerta container e un altro mln di mq ai Ro/Ro, Ro/Ro pax". Il presidente dell'Ente portuale ha ribadito che "oggi abbiamo tutti l'interesse a fornire al mercato le condizioni perché si possa riesprimere sull'utilizzazione di un'opera che riteniamo possa essere messa a disposizione degli operatori anche a stralci operativi, attraverso ad esempio la realizzazione di un tratto di banchina. Se dobbiamo preparare un futuro in cui crescere dobbiamo fare in modo che il mercato attuale dei container non si svilisca ma guadagni ulteriore terreno". Se la Darsena Europa rappresenta il futuro, il presente deve garantire allo scalo portuale la possibilità di mantenersi competitivo. Su sollecitazione dei presenti, è stato il segretario generale, Matteo Paroli, a fornire un aggiornamento sullo stato di avanzamento di alcuni degli interventi più attesi, a cominciare da quelli di allargamento del canale di accesso. Come noto, l'intervento è necessario per realizzare il banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al **porto** commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Una volta completato l'arretramento della banchina, il Canale arriverà ad avere una larghezza massima di 125 metri. Il Nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. Entrambi gli interventi saranno realizzati solo in seguito al definitivo interramento da parte di Eni degli oleodotti che oggi corrono lungo le due sponde del canale, riducendone la sezione navigabile. "E' ormai imminente la partenza lavori di competenza dell'Eni" ha comunicato Paroli, sottolineando che la Capitaneria di **Porto** è in attesa di avere l'elenco aggiornato dei mezzi nautici impegnati nel convoglio del cantiere. "Non appena ricevute le certificazioni di navigabilità e sull'equipaggiamento dei mezzi, la Capitaneria potrà emanare l'ordinanza interdittiva di transito del Canale. Ci vorrà ancora qualche settimana". Le finestre interdittive del canale di accesso andranno ordinariamente dalle 23.00 alle 7.00 di mattina ma saranno flessibili e potranno essere variate in ragione delle esigenze di cantiere e del **porto**. Riguardo ai tempi, il cantiere dei lavori verrà consegnato ad ENI entro i primi giorni di maggio. Ed è previsto che l'intervento si concluda tra ottobre e novembre. Nel frattempo l'AdSP si sta portando avanti con il maxi appalto di allargamento del canale: "Gli uffici tecnici hanno concluso a fine marzo le verifiche tecniche sul Raggruppamento Temporaneo di Impresa che ha vinto la gara. Nei prossimi giorni verranno chieste al RTI ulteriori integrazioni ma è verosimile credere che i lavori vengano consegnati a maggio. I primi sei mesi saranno dedicati alla progettazione esecutiva dell'opera. I lavori veri e propri dovrebbero iniziare a novembre". Contestualmente all'allargamento del canale di accesso, Paroli ha informato i membri dell'Organismo di Partenariato che l'AdSP ha allo studio l'ipotesi di tagliare la calata Tripoli (Darsena n.1) con l'obiettivo di allargare il bacino di evoluzione di ingresso al **porto** commerciale. "La prossima settimana, assieme al dirigente tecnico Enrico Pribaz, incontreremo lo studio di progettazione



## Informatore Navale

Livorno

---

incaricato di sviluppare una analisi preliminare sulle ipotesi di fattibilità dell'opera. Le ipotesi di taglio sono molteplici e tutte hanno costi e benefici variabili nella misura del taglio ipotizzato". Parimenti, è stata ipotizzata la possibilità di un taglio della diga della Vegliaia: "L'opera non è al momento necessaria ma dovremo prenderla in considerazione se assieme al taglio della Tripoli ci permettesse di favorire un ingresso meno critico delle navi. Nelle settimane scorse abbiamo affidato ad una società un incarico di studio di natura idrodinamica in riferimento alle varie ipotesi di taglio. L'obiettivo è quello di capire se potranno esserci ripercussioni legate al moto ondoso in ingresso nel bacino portuale".



## Informatore Navale

Livorno

## AZIMUT|BENETTI GROUP E D-MARIN INIZIANO I LAVORI DI COSTRUZIONE DEL FUTURO PORTO TURISTICO DI LIVORNO

Azimut|Benetti Group, il primo Gruppo privato leader globale nel settore nautico, e D-Marin, il gestore di una selezione delle migliori marine, daranno il via ai lavori per il nuovo porto turistico di **Livorno**, che diventerà una delle più importanti destinazioni del Mediterraneo, nata dal comune desiderio di promuovere la crescita del turismo delle navi da diporto. Nel corso della conferenza stampa tenutasi il 28 marzo alla presenza del Sindaco di **Livorno**, a cui hanno partecipato diverse personalità e stakeholder strategici, D-Marin e Azimut|Benetti Group hanno comunicato che i lavori di costruzione della Marina di **Livorno** inizieranno a partire dal mese di aprile 2024. **Livorno**, 28 marzo 2024 - La joint venture tra Azimut|Benetti Group e D-Marin consegnerà alla città di **Livorno** una delle marine più importanti del Mediterraneo, progettata dallo studio Archea di Firenze. L'intero progetto sarà portato a termine entro il mese di giugno 2026 e le prime parti della Marina di **Livorno** saranno rese disponibili ai diportisti in anticipo. Il nuovo porto turistico offrirà in totale 815 posti barca. L'investimento stimato è di circa 14 o 15 milioni di euro. Il progetto comprende il rinnovamento delle banchine, la realizzazione di spazi di incontro e strutture di intrattenimento e svago. Più di 220 m<sup>2</sup> del sito saranno riservati ai ristoranti, 60 m<sup>2</sup> ai bar e 250 m<sup>2</sup> saranno invece dedicati ad uffici. Le credenziali ambientali della Marina di **Livorno** saranno ottenute grazie al forte impegno di Azimut|Benetti Group e D-Marin nella creazione di marine sostenibili per le generazioni di oggi e del futuro. La marina utilizzerà elementi naturali come alberi e siepi al posto delle recinzioni, si avvarrà di pannelli solari per produrre una parte significativa dell'energia e recupererà l'acqua piovana per irrigare le aree verdi. Luca Salvetti, Sindaco di **Livorno**, ha dichiarato: "Livorno avrà il suo porto turistico. I primi giorni di dicembre, dopo 16 anni, è stata formalizzata la procedura per il rilascio effettivo della concessione, che successivamente è stata firmata. Dunque a breve prenderanno il via le operazioni per la realizzazione della Marina livornese che consentirà di arricchire una parte di città che collega il centro cittadino al lungomare. Un altro tassello è stato fissato allo sviluppo, alla crescita e alla trasformazione di **Livorno**, che ne beneficerà con un ritorno importante sia dal punto di vista turistico che lavorativo. Un ringraziamento va a tutti coloro che hanno lavorato al raggiungimento di questo obiettivo, compresa la diportistica livornese che ha ottenuto una concessione di 20 anni con 450 posti barca". Paolo Vitelli, Fondatore di Azimut|Benetti Group, ha dichiarato: "Azimut|Benetti Group ha lavorato per 20 anni con le istituzioni e la comunità locale per realizzare il progetto Porta a Mare. Oggi, siamo fieri di presentare la versione definitiva del piano, approvata e apprezzata da tutti gli stakeholder coinvolti. La Marina di **Livorno** sarà un'opera all'avanguardia:



## Informatore Navale

Livorno

---

lo storico porto Mediceo verrà incorporato in una marina moderna, bella ed ecologica, aperta alla città e ai diportisti di tutto il mondo. Per consolidare ulteriormente il progetto, abbiamo recentemente costituito una partnership con D-Marin, il gestore di marine più grande e di maggiore successo del Mediterraneo, per poter fornire una gestione di alta qualità e servizi innovativi agli armatori nazionali e internazionali che approdano a **Livorno**. È davvero un giorno importante per noi e per **Livorno**". Nicolo Caffo, Direttore Generale di D-Marin Italia, spiega: "D-Marin crede fortemente in **Livorno**. Sarà una delle marine di maggiore prestigio del Mediterraneo, nata da valori condivisi e allineata alla customer experience di alta gamma, all'eccellenza commerciale, all'impegno per la sostenibilità e all'innovazione. In collaborazione con Azimut|Benetti Group, D-Marin garantirà che la Marina di **Livorno** prosperi e diventi il prestigioso yachting hub che siamo certi possa essere".



## Informazioni Marittime

Livorno

### Terminal Darsena Toscana, Guerrieri: "L'acquisizione da parte di Grimaldi è un'opportunità"

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale lo ha ribadito ai rappresentanti dell'organismo di partenariato "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana (TDT) di Livorno deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese". Ne è convinto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, e lo ha ribadito ai rappresentanti dell'organismo di partenariato, l'organo istituzionale designato a sviluppare il confronto necessario con i soggetti direttamente coinvolti nelle attività portuali. "Sarà nostra cura interloquire con TDT e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo" ha affermato il n.1 del porto livornese, sottolineando che "se necessario l'AdSP userà tutte le prerogative e i poteri di cui dispone per assicurarsene". Premesso che qualsiasi modifica di destinazione d'uso degli spazi assegnati a TDT dovrà essere concordata con l'Ente portuale, "l'AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del porto. I rotabili non sono vietati nel Terminal Darsena Toscana ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre" ha precisato Guerrieri. "Non c'è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di TDT. Convocheremo il massimo rappresentante del cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al porto un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato e ad investire sulle infrastrutture portuali. Per noi sono elementi dirimenti e saranno oggetto di valutazione quando ci verrà presentato il nuovo Piano Industriale". Al netto delle questioni sugli assetti concessori, le priorità dell'AdSP rimangono quelle già definite nel bilancio di previsione e nel piano triennale delle opere e rispondono tutte alla necessità di consentire al porto di arrivare vivo all'appuntamento della Darsena Europa, opera oggi considerata tanto più necessaria in quanto in grado di offrire al porto nuovi aree e spazi su cui contare per lo sviluppo non soltanto dei container ma anche di quelle tipologie di traffico che oggi si trovano strette nell'attuale dimensionamento e per le quali potrebbero liberarsi nuove aree grazie ad una riorganizzazione degli spazi attuali. Per Guerrieri fa tutto parte di un disegno complessivo di efficientamento della capacità ricettiva del porto. "L'appetibilità di Livorno è oggi già confermata dall'interesse crescente dei grandi player internazionali ma occorrono più spazi, più banchine. Ed è questo il senso della Darsena Europa. L'infrastruttura ci consente di poter contare a regime su quasi un milione di mq destinati alla riorganizzazione e allo



## Informazioni Marittime

Livorno

---

sviluppo offerta container e un altro mln di mq ai Ro/Ro, Ro/Ro pax". Il presidente dell'Ente portuale ha ribadito che "oggi abbiamo tutti l'interesse a fornire al mercato le condizioni perché si possa riesprimere sull'utilizzazione di un'opera che riteniamo possa essere messa a disposizione degli operatori anche a stralci operativi, attraverso ad esempio la realizzazione di un tratto di banchina. Se dobbiamo preparare un futuro in cui crescere dobbiamo fare in modo che il mercato attuale dei container non si svilisca ma guadagni ulteriore terreno". Se la Darsena Europa rappresenta il futuro, il presente deve garantire allo scalo portuale la possibilità di mantenersi competitivo. Su sollecitazione dei presenti, è stato il segretario generale, Matteo Paroli, a fornire un aggiornamento sullo stato di avanzamento di alcuni degli interventi più attesi, a cominciare da quelli di allargamento del canale di accesso. Come noto, l'intervento è necessario per realizzare il banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Una volta completato l'arretramento della banchina, il Canale arriverà ad avere una larghezza massima di 125 metri. Il Nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. Entrambi gli interventi saranno realizzati solo in seguito al definitivo interramento da parte di Eni degli oleodotti che oggi corrono lungo le due sponde del canale, riducendone la sezione navigabile. È ormai imminente la partenza lavori di competenza dell'Eni" ha comunicato Paroli, sottolineando che la Capitaneria di Porto è in attesa di avere l'elenco aggiornato dei mezzi nautici impegnati nel convoglio del cantiere. "Non appena ricevute le certificazioni di navigabilità e sull'equipaggiamento dei mezzi, la Capitaneria potrà emanare l'ordinanza interdittiva di transito del Canale. Ci vorrà ancora qualche settimana". Le finestre interdittive del canale di accesso andranno ordinariamente dalle 23.00 alle 7.00 di mattina ma saranno flessibili e potranno essere variate in ragione delle esigenze di cantiere e del porto. Riguardo ai tempi, il cantiere dei lavori verrà consegnato ad ENI entro i primi giorni di maggio. Ed è previsto che l'intervento si concluda tra ottobre e novembre. Nel frattempo l'AdSP si sta portando avanti con il maxi appalto di allargamento del canale: "Gli uffici tecnici hanno concluso a fine marzo le verifiche tecniche sul Raggruppamento Temporaneo di Impresa che ha vinto la gara. Nei prossimi giorni verranno chieste al RTI ulteriori integrazioni ma è verosimile credere che i lavori vengano consegnati a maggio. I primi sei mesi saranno dedicati alla progettazione esecutiva dell'opera. I lavori veri e propri dovrebbero iniziare a novembre". Contestualmente all'allargamento del canale di accesso, Paroli ha informato i membri dell'Organismo di Partenariato che l'AdSP ha allo studio l'ipotesi di tagliare la calata Tripoli (Darsena n.1) con l'obiettivo di allargare il bacino di evoluzione di ingresso al porto commerciale. "La prossima settimana, assieme al dirigente tecnico Enrico Pribaz, incontreremo lo studio di progettazione incaricato di sviluppare una analisi preliminare sulle ipotesi di fattibilità dell'opera. Le ipotesi di taglio sono molteplici e tutte hanno costi e benefici variabili nella misura del taglio ipotizzato". Parimenti,



## Informazioni Marittime

Livorno

---

è stata ipotizzata la possibilità di un taglio della diga della Vegliaia: "L'opera non è al momento necessaria ma dovremo prenderla in considerazione se assieme al taglio della Tripoli ci permettesse di favorire un ingresso meno critico delle navi. Nelle settimane scorse abbiamo affidato ad una società un incarico di studio di natura idrodinamica in riferimento alle varie ipotesi di taglio. L'obiettivo è quello di capire se potranno esserci ripercussioni legate al moto ondoso in ingresso nel bacino **portuale**". Condividi Tag porti livorno grimaldi Articoli correlati.



# Messaggero Marittimo

## Livorno

### AdSp Livorno: "Grimaldi/TDT, la priorità è tutelare il traffico container"

LIVORNO L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana di Livorno (TDT) deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese. E' un messaggio chiaro quello che il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, ha consegnato ai rappresentanti dell'Organismo Partenariato, l'organo istituzionale designato a sviluppare il confronto necessario con i soggetti direttamente coinvolti nelle attività portuali. Sarà nostra cura interloquire con TDT e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo ha affermato il numero uno del porto livornese, sottolineando che se necessario l'AdSP userà tutte le prerogative e i poteri di cui dispone per assicurarsene. Premesso che qualsiasi modifica di destinazione d'uso degli spazi assegnati a TDT dovrà essere concordata con l'Ente portuale, l'AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del porto. I rotabili non sono vietati in TDT ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre ha precisato Guerrieri. Non c'è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di TDT. Convocheremo il massimo rappresentante del cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al porto un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato e ad investire sulle infrastrutture portuali. Per noi sono elementi dirimenti e saranno oggetto di valutazione quando ci verrà presentato il nuovo Piano Industriale. Al netto delle questioni sugli assetti concessori, le priorità dell'AdSP rimangono quelle già definite nel bilancio di previsione e nel piano triennale delle opere e rispondono tutte alla necessità di consentire al porto di arrivare vivo all'appuntamento della Darsena Europa, opera oggi considerata tanto più necessaria in quanto in grado di offrire al porto nuovi aree e spazi su cui contare per lo sviluppo non soltanto dei container ma anche di quelle tipologie di traffico che oggi si trovano strette nell'attuale dimensionamento e per le quali potrebbero liberarsi nuove aree grazie ad una riorganizzazione degli spazi attuali. Per Guerrieri fa tutto parte di un disegno complessivo di efficientamento della capacità ricettiva del porto. L'appetibilità di Livorno è oggi già confermata dall'interesse crescente dei grandi player internazionali ma occorrono più spazi, più banchine. Ed è questo il senso della Darsena Europa. L'infrastruttura ci consente di poter contare a regime su quasi un milione di mq destinati alla riorganizzazione e allo sviluppo offerta container e un altro mln di mq ai Ro/Ro, Ro/Ro pax. Il presidente dell'Ente portuale ha ribadito che oggi abbiamo tutti l'interesse a fornire al mercato le condizioni perché si possa riesprimere sull'utilizzazione di un'opera che riteniamo

**AdSp Livorno: "Grimaldi/TDT, la priorità è tutelare il traffico container"**

LIVORNO - "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana di Livorno (TDT) deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese". È un messaggio chiaro quello che il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, ha consegnato ai rappresentanti dell'Organismo Partenariato, l'organo istituzionale designato a sviluppare il confronto necessario con i soggetti direttamente coinvolti nelle attività portuali. Sarà nostra cura interloquire con TDT e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo" ha affermato il numero uno del porto livornese, sottolineando che "se necessario l'AdSP userà tutte le prerogative e i poteri di cui dispone per assicurarsene".

<https://www.messaggeromarittimo.it/adsp-livorno-grimaldi-tdt-priorita-tutelare-traffico-container/> | 28 Marzo 2024 - Andrea Puccini

**Messaggero Marittimo****Livorno**

possa essere messa a disposizione degli operatori anche a stralci operativi, attraverso ad esempio la realizzazione di un tratto di banchina. Se dobbiamo preparare un futuro in cui crescere dobbiamo fare in modo che il mercato attuale dei container non si svilisca ma guadagni ulteriore terreno. Se la Darsena Europa rappresenta il futuro, il presente deve garantire allo scalo portuale la possibilità di mantenersi competitivo. Su sollecitazione dei presenti, è stato il segretario generale, Matteo Paroli, a fornire un aggiornamento sullo stato di avanzamento di alcuni degli interventi più attesi, a cominciare da quelli di allargamento del canale di accesso. Come noto, l'intervento è necessario per realizzare il banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Una volta completato l'arretramento della banchina, il Canale arriverà ad avere una larghezza massima di 125 metri. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. Entrambi gli interventi saranno realizzati solo in seguito al definitivo interramento da parte di Eni degli oleodotti che oggi corrono lungo le due sponde del canale, riducendone la sezione navigabile. E' ormai imminente la partenza lavori di competenza dell'Eni ha comunicato Paroli, sottolineando che la Capitaneria di Porto è in attesa di avere l'elenco aggiornato dei mezzi nautici impegnati nel convoglio del cantiere. Non appena ricevute le certificazioni di navigabilità e sull'equipaggiamento dei mezzi, la Capitaneria potrà emanare l'ordinanza interdittiva di transito del Canale. Ci vorrà ancora qualche settimana. Le finestre interdittive del canale di accesso andranno ordinariamente dalle 23.00 alle 7.00 di mattina ma saranno flessibili e potranno essere variate in ragione delle esigenze di cantiere e del porto. Riguardo ai tempi, il cantiere dei lavori verrà consegnato ad ENI entro i primi giorni di maggio. Ed è previsto che l'intervento si concluda tra ottobre e novembre. Nel frattempo l'AdSP si sta portando avanti con il maxi appalto di allargamento del canale: Gli uffici tecnici hanno concluso a fine marzo le verifiche tecniche sul Raggruppamento Temporaneo di Impresa che ha vinto la gara. Nei prossimi giorni verranno chieste al RTI ulteriori integrazioni ma è verosimile credere che i lavori vengano consegnati a maggio. I primi sei mesi saranno dedicati alla progettazione esecutiva dell'opera. I lavori veri e propri dovrebbero iniziare a novembre. Contestualmente all'allargamento del canale di accesso, Paroli ha informato i membri dell'Organismo di Partenariato che l'AdSP ha allo studio l'ipotesi di tagliare la calata Tripoli (Darsena n.1) con l'obiettivo di allargare il bacino di evoluzione di ingresso al porto commerciale. La prossima settimana, assieme al dirigente tecnico Enrico Pribaz, incontreremo lo studio di progettazione incaricato di sviluppare una analisi preliminare sulle ipotesi di fattibilità dell'opera. Le ipotesi di taglio sono molteplici e tutte hanno costi e benefici variabili nella misura del taglio ipotizzato. Parimenti, è stata ipotizzata la possibilità di un taglio della diga della Vegliaia: L'opera non è al momento necessaria ma dovremo prenderla in considerazione se assieme al taglio della Tripoli ci permettesse di favorire un ingresso meno critico delle navi. Nelle settimane scorse abbiamo affidato ad una società un incarico di studio di natura idrodinamica

**Messaggero Marittimo**  
**Livorno**

---

in riferimento alle varie ipotesi di taglio. L'obiettivo è quello di capire se potranno esserci ripercussioni legate al moto ondoso in ingresso nel bacino portuale.



## Grimaldi/TDT, la priorità è tutelare il traffico container

L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana di Livorno deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese. E' un messaggio chiaro quello che il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, ha consegnato stamani ai rappresentanti dell'Organismo Partenariato, l'organo istituzionale designato a sviluppare il confronto necessario con i soggetti direttamente coinvolti nelle attività portuali. Sarà nostra cura interloquire con TDT e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo ha affermato il n.1 del **porto** livornese, sottolineando che se necessario l'AdSP userà tutte le prerogative e i poteri di cui dispone per assicurarsene. Premesso che qualsiasi modifica di destinazione d'uso degli spazi assegnati a TDT dovrà essere concordata con l'Ente portuale, l'AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del **porto**. I rotabili non sono vietati nel Terminal Darsena Toscana ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre ha precisato Guerrieri. Non c'è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di TDT. Convocheremo il massimo rappresentante del cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al **porto** un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato e ad investire sulle infrastrutture portuali. Per noi sono elementi dirimenti e saranno oggetto di valutazione quando ci verrà presentato il nuovo Piano Industriale. Al netto delle questioni sugli assetti concessori, le priorità dell'AdSP rimangono quelle già definite nel bilancio di previsione e nel piano triennale delle opere e rispondono tutte alla necessità di consentire al **porto** di arrivare vivo all'appuntamento della Darsena Europa, opera oggi considerata tanto più necessaria in quanto in grado di offrire al **porto** nuovi aree e spazi su cui contare per lo sviluppo non soltanto dei container ma anche di quelle tipologie di traffico che oggi si trovano strette nell'attuale dimensionamento e per le quali potrebbero liberarsi nuove aree grazie ad una riorganizzazione degli spazi attuali. Per Guerrieri fa tutto parte di un disegno complessivo di efficientamento della capacità ricettiva del **porto**. L'appetibilità di Livorno è oggi già confermata dall'interesse crescente dei grandi player internazionali ma occorrono più spazi, più banchine. Ed è questo il senso della Darsena Europa. L'infrastruttura ci consente di poter contare a regime su quasi un milione di mq destinati alla riorganizzazione e allo sviluppo offerta container e un altro mln di mq ai Ro/Ro, Ro/Ro pax. Il presidente dell'Ente portuale ha ribadito che oggi abbiamo tutti l'interesse a fornire al mercato le condizioni perché si possa riesprimere sull'utilizzazione

Port News

**Grimaldi/TDT, la priorità è tutelare il traffico container**



03/28/2024 14:39

Se la Darsena Europa rappresenta il futuro, il presente deve garantire allo scalo portuale la possibilità di mantenersi competitivo. Su sollecitazione dei presenti, è stato il segretario generale, Matteo Paroli, a fornire un aggiornamento sullo stato di avanzamento di alcuni degli interventi più attesi, a cominciare da quelli di allungamento del canale di accesso. Come noto, l'intervento è necessario per realizzare il banchinamento di una delle sponde della via di navigabilità al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo.

## Port News

Livorno

---

di un'opera che riteniamo possa essere messa a disposizione degli operatori anche a stralci operativi, attraverso ad esempio la realizzazione di un tratto di banchina. Se dobbiamo preparare un futuro in cui crescere dobbiamo fare in modo che il mercato attuale dei container non si svilisca ma guadagni ulteriore terreno. Se la Darsena Europa rappresenta il futuro, il presente deve garantire allo scalo portuale la possibilità di mantenersi competitivo. Su sollecitazione dei presenti, è stato il segretario generale, Matteo Paroli, a fornire un aggiornamento sullo stato di avanzamento di alcuni degli interventi più attesi, a cominciare da quelli di allargamento del canale di accesso. Come noto, l'intervento è necessario per realizzare il banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al **porto** commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Una volta completato l'arretramento della banchina, il Canale arriverà ad avere una larghezza massima di 125 metri. Il Nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. Entrambi gli interventi saranno realizzati solo in seguito al definitivo interramento da parte di Eni degli oleodotti che oggi corrono lungo le due sponde del canale, riducendone la sezione navigabile. E' ormai imminente la partenza lavori di competenza dell'Eni ha comunicato Paroli, sottolineando che la Capitaneria di **Porto** è in attesa di avere l'elenco aggiornato dei mezzi nautici impegnati nel convoglio del cantiere. Non appena ricevute le certificazioni di navigabilità e sull'equipaggiamento dei mezzi, la Capitaneria potrà emanare l'ordinanza interdittiva di transito del Canale. Ci vorrà ancora qualche settimana. Le finestre interdittive del canale di accesso andranno ordinariamente dalle 23.00 alle 7.00 di mattina ma saranno flessibili e potranno essere variate in ragione delle esigenze di cantiere e del **porto**. Riguardo ai tempi, il cantiere dei lavori verrà consegnato ad ENI entro i primi giorni di maggio. Ed è previsto che l'intervento si concluda tra ottobre e novembre. Nel frattempo l'AdSP si sta portando avanti con il maxi appalto di allargamento del canale: Gli uffici tecnici hanno concluso a fine marzo le verifiche tecniche sul Raggruppamento Temporaneo di Impresa che ha vinto la gara. Nei prossimi giorni verranno chieste al RTI ulteriori integrazioni ma è verosimile credere che i lavori vengano consegnati a maggio. I primi sei mesi saranno dedicati alla progettazione esecutiva dell'opera. I lavori veri e propri dovrebbero iniziare a novembre. Contestualmente all'allargamento del canale di accesso, Paroli ha informato i membri dell'Organismo di Partenariato che l'AdSP ha allo studio l'ipotesi di tagliare la calata Tripoli (Darsena n.1) con l'obiettivo di allargare il bacino di evoluzione di ingresso al **porto** commerciale. La prossima settimana, assieme al dirigente tecnico Enrico Pribaz, incontreremo lo studio di progettazione incaricato di sviluppare una analisi preliminare sulle ipotesi di fattibilità dell'opera. Le ipotesi di taglio sono molteplici e tutte hanno costi e benefici variabili nella misura del taglio ipotizzato. Parimenti, è stata ipotizzata la possibilità di un taglio della diga della Vegliaia: L'opera non è al momento necessaria ma dovremo prenderla in considerazione se assieme al taglio della Tripoli ci permettesse di favorire un ingresso meno critico



## Port News

Livorno

---

delle navi. Nelle settimane scorse abbiamo affidato ad una società un incarico di studio di natura idrodinamica in riferimento alle varie ipotesi di taglio. L'obiettivo è quello di capire se potranno esserci ripercussioni legate al moto ondoso in ingresso nel bacino portuale.



## Livorno, ad aprile partono i lavori del porto turistico

Inizieranno ad aprile i lavori di costruzione del **Porto** turistico di **Livorno**. A comunicarlo Azimut|Benetti e il gestore di marine DMarin nel corso di una conferenza stampa organizzata dal Comune di **Livorno**. Si prevede che l'intero progetto sarà portato a termine entro il mese di giugno 2026, mentre le prime parti della Marina di **Livorno** saranno aperte ai diportisti molto prima. Il nuovo **porto** turistico offrirà in totale 815 posti barca. L'investimento stimato si aggira intorno a 14-15 milioni di euro. Il progetto comprende il rinnovamento delle banchine, la realizzazione di spazi di incontro e strutture di intrattenimento e svago. Più di 220 m<sup>2</sup> del sito saranno riservati ai ristoranti, 60 m<sup>2</sup> ai bar e 250 m<sup>2</sup> saranno invece dedicati ad uffici. Stando a quanto comunicato da Azimut, la marina utilizzerà elementi naturali come alberi e siepi al posto delle recinzioni, si avvarrà di pannelli solari per produrre una parte significativa dell'energia e recupererà l'acqua piovana per irrigare le aree verdi. **Livorno** avrà il suo **porto** turistico. I primi giorni di dicembre, dopo 16 anni, è stata formalizzata la procedura per il rilascio effettivo della concessione, che successivamente è stata firmata. Dunque a breve prenderanno il via le operazioni per la realizzazione della Marina livornese che consentirà di arricchire una parte di città che collega il centro cittadino al lungomare" ha affermato il primo cittadino, Luca Salvetti, sottolineando che si tratta di un altro tassello nel quadro del complessivo sviluppo di Livorno, "che ne beneficerà con un ritorno importante sia dal punto di vista turistico che lavorativo. Un ringraziamento va a tutti coloro che hanno lavorato al raggiungimento di questo obiettivo, compresa la diportistica livornese che ha ottenuto una concessione di 20 anni con 450 posti barca. Azimut|Benetti Group ha lavorato per 20 anni con le istituzioni e la comunità locale per realizzare il progetto Porta Mare ha detto Paolo Vitelli, Fondatore di Azimut|Benetti Group. Oggi, siamo fieri di presentare la versione definitiva del piano, approvata e apprezzata da tutti gli stakeholder coinvolti. La Marina di **Livorno** sarà un'opera all'avanguardia: lo storico **porto** Mediceo verrà incorporato in una marina moderna, bella ed ecologica, aperta alla città e ai diportisti di tutto il mondo. Per consolidare ulteriormente il progetto, abbiamo recentemente costituito una partnership con D-Marin, il gestore di marine più grande e di maggiore successo del Mediterraneo, per poter fornire una gestione di alta qualità e servizi innovativi agli armatori nazionali e internazionali che approdano a **Livorno**. È davvero un giorno importante per noi e per **Livorno**. Per il direttore Generale di D-Marin Italia, Nicolo Caffo, quello di **Livorno** sarà una delle marine di maggiore prestigio del Mediterraneo, nata da valori condivisi e allineata alla customer experience di alta gamma, all'eccellenza commerciale, all'impegno per la sostenibilità e all'innovazione. In collaborazione con Azimut|Benetti Group, D-Marin



## Port News

Livorno

---

garantirà che la Marina di **Livorno** prospiri e diventi il prestigioso yachting hub che siamo certi possa essere.



# Shipping Italy

Livorno

## Guerrieri: "Al Terminal Darsena Toscana rotabili non a discapito dei container"

Porti Il presidente dell'Adsp labronica annuncia la richiesta di un impegno formale al neoproprietario della società. Procede l'operazione di allargamento del canale di accesso al porto di Redazione SHIPPING ITALY "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana di Livorno deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese". È quanto riferito stamane dal presidente dell'AdSP, **Luciano Guerrieri** - secondo una nota dell'ente - ai rappresentanti dell'Organismo Partenariato: "Sarà nostra cura interloquire con Tdt e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo. L'AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del porto. I rotabili non sono vietati nel Terminal Darsena Toscana ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre" ha precisato **Guerrieri**. "Non c'è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di Tdt. Convocheremo il massimo rappresentante del cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al porto un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato e ad investire sulle infrastrutture portuali. Per noi sono elementi dirimenti e saranno oggetto di valutazione quando ci verrà presentato il nuovo Piano Industriale" ha proseguito il vertice dell'Adsp. È stato invece il segretario generale, Matteo Paroli, a fornire un aggiornamento sullo stato di avanzamento di alcuni degli interventi più attesi, a cominciare da quelli di allargamento del canale di accesso. Come noto, l'intervento è necessario per realizzare il banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Una volta completato l'arretramento della banchina, il Canale arriverà ad avere una larghezza massima di 125 metri. Il Nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. Entrambi gli interventi saranno realizzati solo in seguito al definitivo interramento da parte di Eni degli oleodotti che oggi corrono lungo le due sponde del canale, riducendone la sezione navigabile. "E' ormai imminente la partenza lavori di competenza dell'Eni" ha comunicato Paroli. Le finestre interdittive del canale di accesso andranno ordinariamente dalle 23.00 alle 7.00 di mattina ma saranno flessibili e potranno essere variate in ragione delle esigenze di cantiere e del porto. Riguardo ai tempi, il cantiere dei lavori verrà consegnato ad Eni entro i primi giorni di maggio. Ed è previsto che l'intervento si concluda tra ottobre e novembre.



Shipping Italy  
Guerrieri: "Al Terminal Darsena Toscana rotabili non a discapito dei container"



03/28/2024 22:56

Nicola Capuzzo

Porti Il presidente dell'Adsp labronica annuncia la richiesta di un impegno formale al neoproprietario della società. Procede l'operazione di allargamento del canale di accesso al porto di Redazione SHIPPING ITALY "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana di Livorno deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese". È quanto riferito stamane dal presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri - secondo una nota dell'ente - ai rappresentanti dell'Organismo Partenariato: "Sarà nostra cura interloquire con Tdt e il gruppo Grimaldi perché l'offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo. L'AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del porto. I rotabili non sono vietati nel Terminal Darsena Toscana ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre" ha precisato Guerrieri. "Non c'è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di Tdt. Convocheremo il massimo rappresentante del cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al porto un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato e ad investire sulle infrastrutture portuali. Per noi sono elementi dirimenti e saranno oggetto di valutazione quando ci verrà presentato il nuovo Piano Industriale" ha proseguito il vertice dell'Adsp. È stato invece il segretario generale, Matteo Paroli, a fornire un aggiornamento sullo stato di avanzamento di alcuni degli interventi più attesi, a cominciare da quelli di allargamento del canale di accesso. Come noto, l'intervento è necessario per realizzare il banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Una volta completato l'arretramento della banchina, il Canale arriverà ad avere una larghezza massima di 125 metri. Il Nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. Entrambi gli interventi saranno realizzati solo in seguito al definitivo interramento da parte di Eni degli oleodotti che oggi corrono lungo le due sponde del canale, riducendone la sezione navigabile. "E' ormai imminente la partenza lavori di competenza dell'Eni" ha comunicato Paroli. Le finestre interdittive del canale di accesso andranno ordinariamente dalle 23.00 alle 7.00 di mattina ma saranno flessibili e potranno essere variate in ragione delle esigenze di cantiere e del porto. Riguardo ai tempi, il cantiere dei lavori verrà consegnato ad Eni entro i primi giorni di maggio. Ed è previsto che l'intervento si concluda tra ottobre e novembre.

## Shipping Italy

Livorno

---

Nel frattempo l'AdSP si sta portando avanti con il maxi appalto di allargamento del canale: "Gli uffici tecnici hanno concluso a fine marzo le verifiche tecniche sul Raggruppamento Temporaneo di Impresa che ha vinto la gara. Nei prossimi giorni verranno chieste al Rti ulteriori integrazioni ma è verosimile credere che i lavori vengano consegnati a maggio. I primi sei mesi saranno dedicati alla progettazione esecutiva dell'opera. I lavori veri e propri dovrebbero iniziare a novembre" e durare secondo le previsioni fino all'estate 2026. Contestualmente all'allargamento del canale di accesso, Paroli ha informato i membri dell'Organismo di Partenariato che l'AdSP ha allo studio l'ipotesi di tagliare la calata Tripoli (Darsena n.1) con l'obiettivo di allargare il bacino di evoluzione di ingresso al porto commerciale. "La prossima settimana, assieme al dirigente tecnico Enrico Pribaz, incontreremo lo studio di progettazione incaricato di sviluppare una analisi preliminare sulle ipotesi di fattibilità dell'opera. Le ipotesi di taglio sono molteplici e tutte hanno costi e benefici variabili nella misura del taglio ipotizzato". Parimenti, è stata ipotizzata la possibilità di un taglio della diga della Vegliaia: "L'opera non è al momento necessaria ma dovremo prenderla in considerazione se assieme al taglio della Tripoli ci permettesse di favorire un ingresso meno critico delle navi. Nelle settimane scorse abbiamo affidato ad una società un incarico di studio di natura idrodinamica in riferimento alle varie ipotesi di taglio. L'obiettivo è quello di capire se potranno esserci ripercussioni legate al moto ondoso in ingresso nel bacino portuale". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



## La Riviera delle Palme vuole la nuova darsena, pronta la proposta di adeguamento

Cna, Lega navale, Circolo nautico, Consorzio Nuovo porto e Confindustria chiedono 7,5 milioni di Alessandra Clementi Venerdì 29 Marzo 2024, 02:15 2 Minuti di Lettura SAN BENEDETTO Un adeguamento tecnico funzionale da 7,5 milioni di euro per rendere la darsena più sicura e fruibile. Cna , Lega navale, Circolo nautico sambenedettese , Consorzio Nuovo porto e da ieri Confindustria propongono un progetto di ampliamento della darsena che dovrà passare al vaglio ed essere finanziato dall'**Autorità di sistema portuale**. La proposta Ieri mattina anche Confindustria ha posto la propria firma sul protocollo che chiede la messa in sicurezza della darsena all'interno del porto, valorizzando una banchina da destinare a settori emergenti come la cantieristica, la nautica da diporto e il diporto professionale, con il noleggio e la locazione di imbarcazioni. I tempi tecnici Attraverso lo strumento dell'adeguamento tecnico funzionale si potranno avere tempi più rapidi che variano dai 6 ai 12 mesi. Si interverrà con un allungamento della banchina per 80 metri a sinistra della Capitaneria di porto e con un allargamento per 85 metri. Per poi realizzare in testa a questo braccio un martello di 65 metri. Altro intervento invece riguarderà il pontile con prolungamento per proteggere la darsena turistica. Un progetto che però dovrà vedersela con la marineria e che finora non è stata coinvolta. I partner L'architetto Laura Cellini vice presidente del Circolo nautico ha spiegato come tale elaborato nasca dall'esigenza di mettere in sicurezza la banchina e di implementare la cantieristica navale. Così la Cna ha sottolineato come attraverso tale progetto si andranno a potenziare i servizi. «A oggi - ha detto l'ingegner Giulio Piergallini - la darsena nord del Circolo è inutilizzata, c'è carenza di ormeggi che attraverso tale intervento verrebbero aumentati del 20%». La Lega navale ha invece puntato sulla messa in sicurezza del porto, mentre Barbara Zambuchini del Consorzio nuovo porto ha fatto notare la necessità di ampliare le aree a destinazione commerciali. La new entry è stata Confindustria che, attraverso il suo presidente Simone Ferraioli, ha commentato: «In questa zona si fondono tradizione e innovazione, bisogna far crescere la diportistica per far fronte alla crisi della pesca». Servono 7,5 milioni Come un appello la Riviera dunque lancia la sua proposta all'**Autorità portuale** che dovrà, nell'ambito delle politiche nazionali, valutare il progetto di San Benedetto. Comune e consigliere regionali Assenti sono scesi al fianco dei cinque proponenti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Sea Reporter

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Parte il nuovo corso in "Ingegneria delle Infrastrutture energetiche e della logistica in ambito portuale"

Mar 28, 2024 - Presentato, nella sede dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**, il nuovo Corso di Laurea Magistrale in "Ingegneria delle infrastrutture energetiche e della logistica in ambito portuale" dell'Università Politecnica delle Marche. Il Corso, ad accesso libero, ha come obiettivo la formazione di professionisti in grado di ideare, realizzare e gestire autonomamente logistica, impianti e infrastrutture energetiche e tecnologiche in ambito portuale, nonché sulla progettazione meccanica e, in generale, su problemi di interesse ingegneristico in ambito navale, governare processi di innovazione e condurre attività di ricerca e sviluppo di elevata complessità. Con la laurea magistrale in Ingegneria per le Infrastrutture e la Mobilità in ambito Portuale si acquisiscono tutte le competenze e le conoscenze per coordinare gruppi di lavoro nella gestione energetica delle attività produttive portuali e nelle attività di gestione del porto stesso. La formazione ricevuta durante il corso consente di progettare infrastrutture energetiche, in ambito tradizionale e rinnovabile, a servizio delle attività portuali; allo stesso tempo il Laureato e la laureata potranno rivestire il ruolo di Energy Manager. Tra gli altri erano presenti il Presidente AdSP MAC **Vincenzo Garofalo**, il Rettore Prof. Gian Luca Gregori, il Presidente del Corso di Laurea Prof. Renato Ricci, l'Ing. Gianluca Pellegrini Dirigente Area Tecnica dell'AdSP MAC e l'Assessore all'Università del Comune di Ancona Marco Battino oltre ad aziende ed enti del territorio. Alcuni possibili sbocchi occupazionali Energy Manager, progettazione di impianti per la produzione, il trasporto e gli usi finali dell'energia all'interno di società di ingegneria; responsabile di gestione e logistica all'interno di aziende operanti nel settore navale; progettista di componenti per l'industria navale; responsabile di gestione e logistica nelle attività commerciali ed industriali portuali; oltre alla libera professione o alla prosecuzione degli studi attraverso corsi di Dottorato di Ricerca. Il percorso formativo è organizzato in modo da tenere conto della trasversalità che caratterizza il Corso di Studi. Il Dipartimento cui afferisce la maggior parte dei docenti ha conseguito il riconoscimento di "Dipartimento di Eccellenza" per la qualità delle sue attività di ricerca. L'elevato livello qualitativo della ricerca è testimoniato anche dal numero di spin-off (3 attivi e altri 3 ormai trasformatisi in vere e proprie imprese). Possono accedere al corso di laurea magistrale coloro che hanno conseguito un diploma di laurea della classe L-9 - Ingegneria Industriale, ovvero altro titolo di studio conseguito all'estero riconosciuto idoneo. In alternativa è richiesta l'acquisizione di un numero di crediti non inferiore a 54 nei seguenti settori scientifico-disciplinari: ICAR/01 idraulica ICAR/08 scienza delle costruzioni ING-IND/06 fluidodinamica ING-IND/08 macchine a fluido ING-IND/09 sistemi per l'energia e l'ambiente ING-IND/10 fisica



## Sea Reporter

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

tecnica industriale ING-IND/11 fisica tecnica ambientale ING-IND/12 misure meccaniche e termiche ING-IND/13 meccanica applicata alle macchine ING-IND/14 progettazione meccanica e costruzione di macchine ING-IND/15 disegno e metodi dell'ingegneria industriale ING-IND/16 tecnologie e sistemi di lavorazione ING-IND/17 impianti industriali meccanici ING-IND/21 metallurgia ING-IND/22 scienza e tecnologia dei materiali ING-IND/31 elettrotecnica ING-IND/35 ingegneria economico-gestionale. Inoltre, è richiesta un'adeguata conoscenza di almeno una lingua dell'Unione Europea oltre l'italiano. "Questo nuovo percorso di studi - dichiara il Rettore Prof. Gian Luca Gregori - conferma la propensione del nostro Ateneo a concretizzare innovazione e territorio. Ad oggi, abbiamo superato i 70 corsi di laurea caratterizzati da interdisciplinarità e in linea con le esigenze formative e competenze innovative proiettate verso il futuro. Tutto ciò, con un'attenzione particolare alle ricadute positive che devono esserci nel territorio, il quale, nell'attuale realtà socio-economica, assume un ruolo importantissimo come fattore competitivo". "Il Corso di Studi in Ingegneria delle Infrastrutture Energetiche e della Logistica in ambito **portuale** è una Laurea Magistrale nel settore dell'Ingegneria Meccanica - afferma il Prof. Renato Ricci - con forte connotazione multidisciplinare. L'introduzione di imbarcazioni a propulsione ibrida o totalmente elettrica, il supporto logistico e tecnico a centrali offshore di produzione di energia da fonte rinnovabile, la fornitura di grandi quantità di energia elettrica dalle banchine di attracco e la gestione di grandi volumi/numeri di merci e passeggeri sono alcune delle problematiche che un porto moderno deve affrontare quotidianamente. Allo stesso tempo la progettazione e la realizzazione di imbarcazioni meno inquinanti e di maggiore efficienza fluidodinamica, connesse ad un attento dimensionamento impiantistico ed all'utilizzo di nuovi materiali sono le sfide raccolte dalla cantieristica navale moderna. Questo Corso di Studi intende formare persone che siano in grado di supportare il settore nautico e **portuale** a rispondere rapidamente alle attese del mercato." "Il capitale umano, dotato delle opportune conoscenze, è il fattore determinante per lo sviluppo e l'innovazione del nostro **sistema portuale** - ha affermato il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo** - È un'esigenza segnalata da tutto il cluster marittimo. Per questo, come AdSP, siamo impegnati nel promuovere collaborazioni con tutti i soggetti specializzati nella formazione legata ai settori dell'economia del **mare**. Siamo, quindi, a fianco di Univpm nel sostenere il valore di questo nuovo corso di laurea, per la creazione di competenze nel campo delle infrastrutture energetiche e della logistica. Due materie che sono parte del lavoro attuale dei porti ma soprattutto della programmazione del loro futuro". "L'Amministrazione comunale esprime grande soddisfazione per l'istituzione di questo nuovo corso di laurea - afferma l'Assessore all'Università del Comune di Ancona Marco Battino - anche in questa occasione si evidenzia lo stretto rapporto che si sta consolidando tra la Città e l'Università. Il valore aggiunto in questo caso è dato proprio dal contenuto del corso, dedicato a mestieri che esistono e sono altamente richiesti ad Ancona e rappresentano un aspetto importante della nostra cultura. Come Comune, insieme



**Sea Reporter**  
**Ancona e porti dell'Adriatico centrale**

---

con il Magnifico Rettore avevamo evidenziato la necessità di istituire corsi che potessero rispondere a una domanda effettivamente presente, con l'obiettivo che i giovani abbiano anche una possibilità in più di trovare lavoro e di costruire il proprio futuro ad Ancona. Questa attenzione è la testimonianza concreta dell'impegno dell'Università, che alle istanze formative unisce l'attenzione alle concrete possibilità presenti sul territorio".



## Lavoratori dei porti in sciopero il 5 aprile, presidio al porto di Ancona

Sciopero di un'intera giornata, venerdì 5 aprile, dei lavoratori dei porti:nelle Marche, sono interessati circa 1000 addetti. Sciopero di un'intera giornata, venerdì 5 aprile, dei lavoratori dei porti:nelle Marche, sono interessati circa 1000 addetti. Lo sciopero è stato proclamato da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti; le ragioni si legano al mancato rinnovo contrattuale, alla richiesta di un equo salario per recuperarne il potere di acquisto, per la difesa della legge sui porti 84 del '94 e per la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori del settore. Per l'occasione, si terrà, mercoledì 3 aprile alle ore 9,30 (fino alle ore 11), un'assemblea di tutti i lavoratori del porto di Ancona presso la sede dell'Autorità di sistema portuale del medio Adriatico centrale (molo Santa Maria, An). Venerdì 5 aprile, invece, si svolgerà un presidio al porto di Ancona, dalle ore 10 alle ore 11,30. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 28-03-2024 alle 15:40 sul giornale del 29 marzo 2024 0 letture Commenti.

vivereancona.it

Lavoratori dei porti in sciopero il 5 aprile, presidio al porto di Ancona



03/28/2024 15:53

Sciopero di un'intera giornata, venerdì 5 aprile, dei lavoratori dei porti:nelle Marche, sono interessati circa 1000 addetti. Sciopero di un'intera giornata, venerdì 5 aprile, dei lavoratori dei porti:nelle Marche, sono interessati circa 1000 addetti. Lo sciopero è stato proclamato da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti; le ragioni si legano al mancato rinnovo contrattuale, alla richiesta di un equo salario per recuperarne il potere di acquisto, per la difesa della legge sui porti 84 del '94 e per la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori del settore. Per l'occasione, si terrà, mercoledì 3 aprile alle ore 9,30 (fino alle ore 11), un'assemblea di tutti i lavoratori del porto di Ancona presso la sede dell'Autorità di sistema portuale del medio Adriatico centrale (molo Santa Maria, An). Venerdì 5 aprile, invece, si svolgerà un presidio al porto di Ancona, dalle ore 10 alle ore 11,30. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 28-03-2024 alle 15:40 sul giornale del 29 marzo 2024 0 letture Commenti.

# CivOnline

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Adsp, verso la firma dell'accordo

Presidente e sindacati sarebbero vicini ormai alla sottoscrizione del nuovo testo nell'ambito della vertenza legata all'accordo di II livello Daria Geggi CIVITAVECCHIA - Alla luce dell'incontro lunedì scorso con il ministero vigilante e dell'interlocuzione ancora in corso anche con **Assoporti**, il presidente dell'Adsp Pino Musolino è intenzionato a mantenere quanto promesso nei giorni scorsi, a seguito della cinque giornate di sciopero dei dipendenti di Molo Vespucci nell'ambito della vertenza sull'accordo di secondo livello. A quanto pare infatti, dopo un primo passaggio ieri con le rsa nel corso del quale sarebbe stato firmato un pre-accordo, nella giornata di domani potrebbe essere sottoscritto un nuovo testo di accordo tra il presidente Musolino e le parti sociali, in grado di chiudere la vertenza superando dubbi e criticità. Il testo, a quanto pare, sarebbe quello giunto il 12 marzo scorso dalle organizzazioni sindacali che, tra le altre cose, andava a cristallizzare gli elementi retributivi percepiti dal personale in forza alla Adsp, proveniente dagli enti portuali antecedenti la riforma del 2016. «La sottoscrizione del nuovo testo dell'accordo - aveva assicurato nei giorni scorsi Musolino - consentirebbe, con un equilibrato compromesso, non solo di risolvere la vertenza in seno all'Adsp MTCS localmente ma permetterebbe nel contempo di definire con sufficiente nitidezza la situazione anche a livello nazionale, fornendo un quadro sufficientemente chiaro ai fini dell'applicazione delle previsioni normative di settore ai dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale». Difficile capire quale significato possa avere un pre-accordo a 48 ore da un'intesa ufficiale, a meno che i sindacati, a fronte dei mutamenti di atteggiamento che hanno caratterizzato l'Autorità Portuale negli ultimi mesi sulla vicenda, non abbiano voluto intanto mettere un primo "nero su bianco". La svolta positiva sembra sia arrivata in conseguenza di un incontro svoltosi lunedì scorso al Ministero, nel quale i massimi dirigenti di Porta Pia hanno chiarito al Presidente Musolino che l'interpretazione giusta era quella fornita dai sindacati, ovvero che non possono essere toccati gli emolumenti di quanti erano stati assunti prima del 2016. L'intesa siglata domani, quindi, dovrebbe ricalcare quella che era stata preparata la scorsa settimana dalle organizzazioni sindacali. Bisognerà poi vedere quale sarà l'atteggiamento del Collegio dei Revisori, che aveva bocciato il precedente accordo, e del Comitato di Gestione già convocato per martedì prossimo.



# La Provincia di Civitavecchia

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Adsp, verso la firma dell'accordo

Presidente e sindacati sarebbero vicini ormai alla sottoscrizione del nuovo testo nell'ambito della vertenza legata all'accordo di II livello Condividi CIVITAVECCHIA - Alla luce dell'incontro lunedì scorso con il ministero vigilante e dell'interlocuzione ancora in corso anche con Assoporti, il presidente dell'Adsp Pino Musolino è intenzionato a mantenere quanto promesso nei giorni scorsi, a seguito delle cinque giornate di sciopero dei dipendenti di Molo Vespucci nell'ambito della vertenza sull'accordo di secondo livello. A quanto pare infatti, dopo un primo passaggio ieri con le rsa nel corso del quale sarebbe stato firmato un pre-accordo, nella giornata di domani potrebbe essere sottoscritto un nuovo testo di accordo tra il presidente Musolino e le parti sociali, in grado di chiudere la vertenza superando dubbi e criticità. Il testo, a quanto pare, sarebbe quello giunto il 12 marzo scorso dalle organizzazioni sindacali che, tra le altre cose, andava a cristallizzare gli elementi retributivi percepiti dal personale in forza alla Adsp, proveniente dagli enti portuali antecedenti la riforma del 2016. «La sottoscrizione del nuovo testo dell'accordo - aveva assicurato nei giorni scorsi Musolino - consentirebbe, con un equilibrato compromesso, non solo di risolvere la vertenza in seno all'Adsp MTCS localmente ma permetterebbe nel contempo di definire con sufficiente nitidezza la situazione anche a livello nazionale, fornendo un quadro sufficientemente chiaro ai fini dell'applicazione delle previsioni normative di settore ai dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale». Difficile capire quale significato possa avere un pre-accordo a 48 ore da un'intesa ufficiale, a meno che i sindacati, a fronte dei mutamenti di atteggiamento che hanno caratterizzato l'Autorità Portuale negli ultimi mesi sulla vicenda, non abbiano voluto intanto mettere un primo "nero su bianco". La svolta positiva sembra sia arrivata in conseguenza di un incontro svoltosi lunedì scorso al Ministero, nel quale i massimi dirigenti di Porta Pia hanno chiarito al Presidente Musolino che l'interpretazione giusta era quella fornita dai sindacati, ovvero che non possono essere toccati gli emolumenti di quanti erano stati assunti prima del 2016. L'intesa siglata domani, quindi, dovrebbe ricalcare quella che era stata preparata la scorsa settimana dalle organizzazioni sindacali. Bisognerà poi vedere quale sarà l'atteggiamento del Collegio dei Revisori, che aveva bocciato il precedente accordo, e del Comitato di Gestione già convocato per martedì prossimo. Condividi.



## Cronache Della Campania

### Salerno

#### Sicurezza: nel Salernitano attenzione su porto, aeroporto e stazioni

Il Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica di **Salerno** ha deciso di prestare particolare attenzione al **porto** di **Salerno**, all'aeroporto "Costa d'Amalfi" di Pontecagnano e alle principali stazioni ferroviarie della provincia. Questa decisione è stata presa in seguito alle direttive del Ministero dell'Interno, emesse dopo l'attentato terroristico a Mosca, al fine di pianificare i servizi di sicurezza per le prossime festività pasquali. All'incontro hanno partecipato il prefetto di **Salerno**, il questore, i comandanti provinciali dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza, il comandante della Capitaneria di **Porto**, i rappresentanti dei Vigili del Fuoco e dell'Esercito, insieme all'Amministrazione comunale. Durante la riunione sono stati identificati e monitorati gli obiettivi sensibili sul territorio, inclusi luoghi di culto, sedi istituzionali e infrastrutture stradali e autostradali. In vista della Pasqua, saranno sorvegliate attentamente le mete turistiche e le aree ad alta affluenza. L'Esercito contribuirà al controllo del territorio con servizi dinamici e pattuglie dedicate, mentre le Polizie municipali aumenteranno la loro presenza sul territorio. La vigilanza marittima sarà garantita dalla Guardia Costiera e dalla Guardia di Finanza. Il Comitato provinciale ha anche intensificato l'attività di monitoraggio delle forze di Polizia, coinvolgendo la Polizia Postale e delle Comunicazioni per monitorare il web. Le altre specialità della Polizia di Stato saranno sensibilizzate e coinvolte nelle attività di prevenzione e controllo. Il questore ha organizzato i servizi di ordine e sicurezza pubblica in conformità alle direttive del Comitato provinciale. Le misure adottate mirano a rafforzare la sicurezza delle comunità residenti e dei visitatori durante le festività pasquali, anche in assenza di segnali di rischio specifici legati alla situazione internazionale attuale.



## Lotta allo sfruttamento sessuale e lavorativo, più di 1300 persone salvate dalle Unità di strada del progetto 'La Puglia Non Tratta'

I numeri della quinta edizione dell'iniziativa regionale sono stati presentati questa mattina a Bari. Sono stati presentati, questa mattina a Bari nella sede della presidenza regionale, i numeri e i risultati del progetto 'La Puglia Non Tratta', nato per contrastare qualsiasi forma di sfruttamento umano e favorirne l'emersione. Dal 1° ottobre 2022 e il 29 febbraio 2024, le azioni sono state svolte attraverso unità di strada, attività di sportello, accoglienza, formazione e inserimento lavorativo. Durante la durata della quinta edizione del progetto, sono migliaia le persone contattate o accompagnate ai servizi socio-sanitari dai referenti dell'Associazione Temporanea di Scopo composta dalla Comunità Oasi2 San Francesco, soggetto capofila, dalla Cooperativa Sociale Atuttotenda, dalla Cooperativa sociale Caps Onlus, dall'Aps Giraffa, dalla Cooperativa Sociale Medtraining, dall'Associazione Micaela Onlus e dall'Associazione Comunità Papa Giovanni XXIII. L'iniziativa 'La Puglia Non Tratta' è stata realizzata nell'ambito di un Bando del Dipartimento per le Pari Opportunità presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. La formazione Tanti i momenti di formazione nel corso dei mesi. In particolare a novembre 2023, nella Fiera del Levante di Bari, si è svolta una giornata formativa sulle misure di protezione e tutela legale delle vittime di tratta e sfruttamento, rivolta al personale delle questure del territorio regionale e ai partecipanti del progetto 'La Puglia non tratta'. Ore in cui si è parlato di lavoro in rete e protocolli investigativi, per inventare nuovi modelli di coordinamento e sinergia tra gli enti per riconoscere più velocemente le vittime di tratta e avvarie all'ascolto in un luogo protetto. Una giornata moderata da Luisa Gissi della Comunità Oasi2 capofila del progetto "La Puglia non Tratta", introdotta dal dott. Roberto Venneri segretario generale della Presidenza della Regione Puglia e conclusa dalla dott.ssa Maria Rosaria Cervelli referente Regione Puglia per il progetto "La Puglia non Tratta", alla quale hanno partecipato Francesco Giannella procuratore aggiunto della Repubblica presso il Tribunale di Bari, Francesca Nicodemi avvocata Foro di Firenze e consulente A.St.R.A, Silvia Silvestris dirigente dell'Ufficio Immigrazione della Questura di Bari, Filippo Portoghese dirigente della squadra mobile della Questura di Bari e Chiara Scipioni Protection Associate UNHCR. Con una certa frequenza, poi, tutte le equipe degli enti hanno partecipato ai webinar organizzati dal Numero Verde Nazionale sulla metodologia degli interventi, lo studio del fenomeno della tratta, le tipologie di grave sfruttamento e sugli aggiornamenti della normativa in materia di tutela. In azioni di sistema interregionali, inoltre, in un continuo dialogo e confronto con le altre regioni, i componenti della Rete hanno cominciato ad approfondire il lavoro sull'Indoor e dunque sulla prostituzione al chiuso, approfondito le buone prassi con le Questure e proseguito un lavoro di ricerca sullo sfruttamento



lavorativo con un focus in particolare su Pakistan Bangladesh ed Egitto. I numeri I dati che si riportano in conclusione dell'edizione, sono quelli che si riferiscono al periodo compreso tra il 1° ottobre 2022 e il 31 gennaio 2024. I primi sono i dati raccolti dall'unità di strada nei luoghi del grave sfruttamento (sessuale, lavorativo, accattonaggio). Quello dell'unità di strada è di fatto il primo contatto conoscitivo, l'intervento di riduzione del danno con riferimento agli interventi di aiuto sanitario, informazione e prevenzione di malattie trasmissibili sessualmente: 2646 le donne contattate e 739 quelle incontrate per la gran parte provenienti da Romania, Nigeria, Bulgaria, Colombia e Sud America; 1823 gli uomini contattati e 563 quelli incontrati per la gran parte provenienti da Nigeria, Marocco, Ghana, Niger e Mali; 143 i e le persone transessuali contattate, 28 quelle incontrate provenienti perlopiù da Italia e Brasile. Sono state 459 le uscite delle unità di strada. Gli interventi hanno riguardato i territori di tutta la Puglia. Nel dettaglio: l'ex Pista Borgo Mezzanone a Manfredonia; Borgo Tre Titoli, Contrada Madonna di Ripalta e Contrada Pozzo Terraneo a Cerignola; le campagne di Stornarella, di Stornara e di Canosa; SP 231 Corato - Cerignola, la zona industriale di Cerignola; la SS. 16 Adriatica da Chieuti a Cerignola; la SS. 89 da Foggia a Manfredonia; la SS. 673 Circonvallazione di Foggia; SP 62 Canosa - S. Ferdinando; SS16 S. Ferdinando - Barletta; via Callano/Barletta e SS16 Adriatica in prossimità di Trani; SP 231 Corato-Bitonto, la SS100 da Massafra a Taranto; la Strada statale 7 Via Appia da Castellaneta a Taranto; Circum Mar Piccolo (Taranto) e la SP 105 dalla città di Taranto alla SP110 San Giorgio Ionico; le strade delle province di Lecce e Brindisi, quelle della Città metropolitana di Bari. Questi invece i dati che riguardano il lavoro degli sportelli (drop in), il luogo in cui meglio si conosce la persona vittima di tratta, il luogo in cui l'operatore comincia a raccogliere la storia della persona che ha davanti e ascolta attivamente le sue richieste di aiuto. Sono collocati a Foggia, Borgo Mezzanone, Stornara, Manfredonia per quanto riguarda la provincia foggiana; Barletta, Trani, Bisceglie per la BAT; Bari, Corato, Ruvo di Puglia nel Barese; a Taranto in forma itinerante, e a Lecce. 249 le donne incontrate, su 364 colloqui, per la gran parte provenienti da Nigeria, Albania, Costa d'Avorio, Ucraina; 320 gli uomini incontrati, su 399 colloqui, per la gran parte provenienti da Marocco, Albania, Gambia, Nigeria, Algeria, Senegal e Bangladesh; 1 la persona transessuale incontrata, su 2 colloqui effettuati con persone provenienti dal Brasile. Si rendono noti anche i dati dell'accoglienza residenziale, l'inserimento della persona in una struttura residenziale e in comunità residenziali destinate ad accogliere persone vittime di tratta alle quali viene garantito vitto e alloggio. Si tratta del luogo di realizzazione del programma di assistenza individualizzata e di protezione sociale finalizzata all'inclusione delle persone vittime di tratta. Esistono 2 comunità di accoglienza a indirizzo protetto nella provincia di Foggia (femminile), 1 nella BAT (femminile), 5 nella provincia di Bari (di cui 2 maschili e 3 femminili), 1 nella provincia di Lecce (femminile). Sono state accolte 35 donne per gran parte nigeriane, ivoriane, camerunensi e bulgare; 12 uomini provenienti dal Gambia, ma anche dal Burkina Faso, Afghanistan, Senegal, Guinea, Ghana e Italia; 7 nuclei monoparentali con minori a carico provenienti

da Nigeria, Costa d'Avorio, Nuova Guinea e Marocco. Ci sono poi le prese in carico territoriale che riguardano le vittime di tratta che non necessitano di un luogo protetto, cioè donne uomini e famiglie che vengono seguite anche fuori dalle comunità. Sono 62 in tutto: 28 donne, 19 uomini, 14 nuclei monoparentali con minori a carico e 1 persona transessuale. Le azioni portate avanti dalla Rete antitratta mirano anche all'inserimento socio-lavorativo delle persone vittime di tratta che hanno potuto usufruire di alcuni tirocini: 27 in tutto le persone coinvolte (16 donne e 11 uomini) che sono state avviate al confezionamento, al settore immobiliare, a quello florovivaistico e tessile, alla trasformazione di prodotti alimentari, all'edilizia, al commercio, al settore turistico e alla ristorazione. E infine i dati indoor, quelli più difficili da reperire, un mondo invisibile che fa riferimento ai luoghi chiusi in cui vengono fatte prostituire le persone vittime di tratta, in particolar modo appartamenti e centri massaggi. Sono 3028 le donne individuate attraverso il web, 1936 quelle contattate, per gran parte provenienti da Sud America, Italia, Colombia, Europa dell'Est, Spagna, Cina, Russia, Germania, Panama, Giappone, Grecia, Hawaii, India, Svizzera, Svezia, Pakistan e Thailandia, tra i 26 e i 35 anni; 8 gli uomini, italiani e brasiliani tra i 18 e i 25 anni; 302 le persone transessuali individuate, 206 quelle contattate tra i 36 e i 45 anni, sudamericane, italiane, brasiliane, colombiane, argentine, peruviane, cubane e messicane. Proprio a causa dell'invisibilità del mondo dell'indoor, gli interventi di prossimità effettuati sono di numero estremamente ridotto rispetto alle persone individuate: 114 gli interventi effettuati con donne, 44 quelle accompagnate ai servizi sociosanitari del territorio, di età compresa tra 36 e 45 anni; 53 gli interventi effettuati con persone transessuali, 24 quelle accompagnate ai servizi sociosanitari del territorio di età compresa tra 36 e 45 anni. Strumento principale per favorire l'emersione del fenomeno della tratta è il Numero Verde Antitratta 800 290 290, attivo 7 giorni su 7, 24 ore su 24 gestito da operatori multiprofessionali capaci di interagire nelle principali lingue con le vittime. La Puglia ha una sua postazione regionale che nel periodo di riferimento, 1° ottobre 2022 - 31 gennaio 2024, ha registrato 30 chiamate: 8 arrivate dalla Rete antitratta nazionale, 1 dall'ospedale di Lecce, 1 da un privato cittadino, 10 da donne vittime di tratta, 2 da uomini vittime di tratta, 2 dalle Forze dell'Ordine, 2 da avvocati, 2 dalla commissione territoriale, 1 da un'assistente sociale e 1 da un centro antiviolenza. Per salvare le vittime di tratta - ha dichiarato il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano - la Regione Puglia investe oggi 1 milione e 900 mila euro, a cui si aggiungono i 2 milioni di euro già previsti per la prossima edizione di 'La Puglia non Tratta'. Il nostro impegno si affianca a quello delle unità di strada, cioè di soggetti che, strada per strada, campagna per campagna e vicolo per vicolo, vanno a cercare le persone che vivono in questa condizione, le identificano e le fanno entrare nei programmi di assistenza, orientamento e inserimento socio-lavorativo. L'attività è inserita nell'ufficio dell'Antimafia sociale della Regione Puglia e viene dall'esperienza dell'ufficio per la lotta non repressiva alla criminalità organizzata del Comune di **Bari**. In tutti questi anni abbiamo imparato che la lotta non repressiva alla criminalità, nella quale la Puglia è capofila in Italia e nel mondo, offre

**Bari Today****Bari**

uno spazio di opportunità e funziona perché, oltre a salvare le vite delle persone, consente di abbassare il numero dei reati. Lo abbiamo imparato per le strade della Puglia, dove abbiamo incontrato associazioni di volontariato, scuole, insegnanti, enti di formazione che ci aiutano, come noi aiutiamo loro. In questo versante dell'Antimafia sociale, in questi anni, abbiamo investito oltre 6 milioni. Ne abbiamo spesi più di 30 per il contrasto alle mafie strutturate. È il segno che in Puglia la criminalità organizzata non ha e non avrà mai cittadinanza ". Il lavoro degli enti antiratta in Puglia - ha detto Luisa Gissi referente della Comunità Oasi2 San Francesco ente capofila del progetto 'La Puglia Non Tratta 5' - si attua nel contesto di una rete nazionale, che ci permette di mettere le persone in condizioni di sicurezza quando emergono da situazioni di sfruttamento e pericolo. Altrettanto importante è il lavoro con le realtà territoriali, sia dal punto di vista dell'orientamento ai servizi per le persone che supportiamo, sia dal punto di vista della sensibilizzazione della cittadinanza L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale si schiera con il Governo e con la Regione Puglia nel contrasto all'odiosa, moderna tratta di esseri umani - ha commentato il presidente dell'Ente portuale Ugo Patroni Griffi - La collaborazione costante e il lavoro quotidiano svolto da tutti i soggetti coinvolti, infatti, rappresentano un impegno fondamentale nella lotta contro la tratta di esseri umani. I nostri porti sono primo approdo per tanti disperati e devono costituire un presidio per il rispetto dei diritti umani. È cruciale continuare su questa strada per contrastare le organizzazioni criminali transnazionali, implementando i controlli, anche grazie alla tecnologia, e offrendo assistenza alle vittime di sfruttamento e tratta Nel **porto** di **Bari** è stato realizzato il nuovo spot antiratta a firma del regista Alessandro Piva. Uno spot interamente girato tra i container che simboleggia tutti i luoghi di arrivo delle vittime di tratta che giungono nel nostro Paese senza una destinazione e che vengono cedute, sfruttate, abusate, per morire di lavoro. La rete che opera nel progetto 'La Puglia non tratta' - ha dichiarato il regista Alessandro Piva - mi ha proposto di lavorare su un tema forte e attuale: il traffico di esseri umani. Mi è subito venuto in mente il vorticoso viavai di merci che contraddistingue le nostre vite interconnesse e ho immaginato, come granelli di sabbia in questo enorme ingranaggio, tutti gli uomini, le donne e i bambini "movimentati" al pari di oggetti in nome della logica del profitto globale. Grazie alla collaborazione dell'Autorità Portuale, della Capitaneria di **Porto** e delle imprese portuali attive nella logistica del **porto** di **Bari**, in particolare Spamat e Morfimare, ho potuto mettere in atto quest'intuizione: parlare di qualcosa senza mostrarla praticamente mai, suggerire senza essere didascalico. Allo spettatore resta il compito di "vedere" la tratta di umanità clandestina tra le righe della quotidianità, così che il messaggio possa arrivare con maggiore efficacia. Le voci narranti sono di Ana Estrela e Masseye Niang, scelti in rappresentanza degli instancabili operatori che negli anni si sono contraddistinti per le iniziative volte al sostegno e all'integrazione della comunità straniera a **Bari**.



## Progetto "La Puglia non tratta", Emiliano "Facciamo antimafia"

**BARI** (ITALPRESS) - Nato per contrastare qualsiasi forma di sfruttamento umano e favorirne l'emersione, il progetto "La Puglia non tratta" è giunto alla sua quinta edizione. I risultati di quest'ultima sono stati presentati a **Bari** in una conferenza stampa alla quale hanno partecipato, tra gli altri, il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi e il regista Alessandro Piva, che proprio nel **porto di Bari** ha realizzato il nuovo spot antitratta: interamente girato tra i container, simboleggia tutti i luoghi di arrivo delle vittime di tratta che giungono nel nostro Paese senza una destinazione e che vengono cedute, sfruttate, abusate, per morire di lavoro. Dal 1° ottobre 2022 al 29 febbraio 2024 (questa la durata della quinta edizione) sono migliaia le persone contattate e/o accompagnate ai servizi socio-sanitari dai referenti dell'Associazione Temporanea di Scopo composta dalla Comunità Oasi2 San Francesco, soggetto capofila, dalla Cooperativa Sociale Atuttotenda, dalla Cooperativa sociale C.A.P.S. Onlus, dall'APS G.I.R.A.F.F.A., dalla Cooperativa Sociale Medtraining, dall'Associazione Micaela Onlus e dall'Associazione Comunità Papa Giovanni XXIII. Quello dell'unità di strada è di fatto il primo contatto conoscitivo, l'intervento di riduzione del danno con riferimento agli interventi di aiuto sanitario, informazione e prevenzione di malattie trasmissibili sessualmente: 2646 le donne contattate e 739 quelle incontrate per la gran parte provenienti da Romania, Nigeria, Bulgaria, Colombia e Sud America; 1823 gli uomini contattati e 563 quelli incontrati per la gran parte provenienti da Nigeria, Marocco, Ghana, Niger e Mali; 143 i e le persone transessuali contattate, 28 quelle incontrate provenienti perlopiù da Italia e Brasile. 459 le uscite delle unità di strada. Gli interventi hanno riguardato i territori di tutta la Puglia. Il progetto prevede inoltre in alcuni casi il lavoro degli sportelli, l'accoglienza residenziale, le prese in carico territoriale e l'inserimento socio-lavorativo delle persone vittime di tratta. "Oggi - ha spiegato il governatore - abbiamo presentato un'attività che è inserita nell'ufficio dell'antimafia sociale della Regione Puglia, che viene dall'esperienza dell'ufficio per la lotta non repressiva alla criminalità organizzata del Comune di **Bari**. Oggi investiamo 1,9 milioni per la salvezza di persone che sono a rischio o di sfruttamento o addirittura di adesione a scelte criminali, considerato che il confine alla volte è decisamente labile. Lo stiamo facendo con l'aiuto di unità di strada, cioè di soggetti che strutturalmente vanno strada per strada, campagna per campagna, vicolo per vicolo a cercare le persone in questa condizione, a identificarle e a farle entrare nei nostri programmi, che a volte portano anche a progetti di formazione e di lavoro. "Qualcuno - ha aggiunto - potrebbe dire 'voi perdete tempo con queste persone, che sono borderline, hanno fatto scelte sbagliate, sono



## Italpress

Bari

---

clandestini, violano le leggi, perchè lo fate?' e noi rispondiamo che questo è l'unico modo per abbassare il numero dei reati e salvare le persone. Sono due cose importantissime, perchè non si può fare tutto con le indagini, le ordinanze di custodia cautelare e la galera. C'è uno spazio di politica criminale non repressiva grandissima, in cui la Puglia è capofila in Italia e nel mondo intero. Abbiamo imparato per le strade della regione come fare, abbiamo incontrato associazioni di volontariato, scuole, insegnanti, enti di formazione che hanno compreso, ci stanno aiutando come noi aiutiamo loro. In questi anni abbiamo speso 6,5 milioni in questo versante dell'antimafia sociale e 33 per il contrasto alle mafie strutturate, quelle di cui tanto parliamo in questi giorni". "L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale si schiera con il Governo e con la Regione Puglia nel contrasto all'odiosa, moderna tratta di esseri umani", ha commentato il presidente dell'Ente portuale Ugo Patroni Griffi. "La rete che opera nel progetto La Puglia non trattà - ha dichiarato Piva - mi ha proposto di lavorare su un tema forte e attuale: il traffico di esseri umani. Mi è subito venuto in mente il vorticoso viavai di merci che contraddistingue le nostre vite interconnesse e ho immaginato, come granelli di sabbia in questo enorme ingranaggio, tutti gli uomini, le donne e i bambini movimentati al pari di oggetti in nome della logica del profitto globale". - Foto: xa2/Italpress - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo [info@italpress.com](mailto:info@italpress.com).



## Puglia Live

Bari

### Bari - Emiliano alla conferenza stampa della quinta edizione de "La Puglia Non Tratta"

Con "La Puglia Non Tratta" la Puglia è punto di riferimento dell'antitratta. Decine le persone impegnate anche nella quinta edizione del progetto, per far emergere un fenomeno che riguarda ogni anno migliaia di vittime. Presentato il nuovo spot antitratta diretto dal regista Alessandro Piva. Diciassette mesi fatti di un lavoro costante e quotidiano, quello portato avanti dalla Regione Puglia attraverso la Rete di associazioni e cooperative che agiscono nell'ambito del progetto La Puglia Non Tratta , nato per contrastare qualsiasi forma di sfruttamento umano e favorirne l'emersione. Unità di strada e attività di identificazione, attività di sportello, accoglienza, formazione e inserimento lavorativo. Sono tante le azioni che fanno di questa rete un punto di riferimento per tutte le persone in difficoltà e per gli enti deputati ad intervenire in soccorso di uomini e donne, persone transessuali e minorenni, che lasciano il loro Paese dietro la promessa di una vita diversa e che invece vengono reclutati da organizzazioni criminali transnazionali per diventare merci senza una destinazione consapevole. Dal 1° ottobre 2022 al 29 febbraio 2024 (questa la durata della quinta edizione) sono migliaia le persone contattate e/o accompagnate ai servizi socio-sanitari dai referenti dell'Associazione Temporanea di Scopo composta dalla Comunità Oasi2 San Francesco, soggetto capofila, dalla Cooperativa Sociale Atuttotenda, dalla Cooperativa sociale C.A.P.S. Onlus, dall'APS G.I.R.A.F.F.A., dalla Cooperativa Sociale Medtraining, dall'Associazione Micaela Onlus e dall'Associazione Comunità Papa Giovanni XXIII La quinta edizione del progetto La Puglia Non Tratta è stata realizzata nell'ambito del Bando n. 5/2022 della Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per le Pari Opportunità - Programma unico di emersione, di assistenza ed integrazione sociale a favore delle persone vittime di tratta. Attivo dal primo settembre 2016 - anche se gli enti antitratta operano con la Regione Puglia dal 2007 - il progetto è finanziato dal Dipartimento delle Pari Opportunità. LA FORMAZIONE Tanti i momenti di formazione nel corso dei mesi. In particolare a novembre 2023, nella Fiera del Levante di **Bari**, si è svolta una giornata formativa sulle misure di protezione e tutela legale delle vittime di tratta e sfruttamento, rivolta al personale delle questure del territorio regionale e ai partecipanti del progetto "La Puglia non tratta" . Ore in cui si è parlato di lavoro in rete e protocolli investigativi, per inventare nuovi modelli di coordinamento e sinergia tra gli enti per riconoscere più velocemente le vittime di tratta e avviarle all'ascolto in un luogo protetto. Una giornata moderata da Luisa Gissi della Comunità Oasi2 capofila del progetto "La Puglia non Tratta", introdotta dal dott. Roberto Venneri segretario generale della Presidenza della Regione Puglia e conclusa dalla dott.ssa Maria Rosaria Cervelli referente Regione Puglia per il progetto "La Puglia non Tratta", alla quale hanno partecipato Francesco Giannella procuratore



## Puglia Live

Bari

---

aggiunto della Repubblica presso il Tribunale di **Bari**, Francesca Nicodemi avvocata Foro di Firenze e consulente A.St.R.A, Silvia Silvestris dirigente dell'Ufficio Immigrazione della Questura di **Bari**, Filippo Portoghesi dirigente della squadra mobile della Questura di **Bari** e Chiara Scipioni Protection Associate UNHCR. Con una certa frequenza, poi, tutte le equipe degli enti hanno partecipato ai webinar organizzati dal Numero Verde Nazionale sulla metodologia degli interventi, lo studio del fenomeno della tratta, le tipologie di grave sfruttamento e sugli aggiornamenti della normativa in materia di tutela. In azioni di sistema interregionali , inoltre, in un continuo dialogo e confronto con le altre regioni, i componenti della Rete hanno cominciato ad approfondire il lavoro sull'Indoor e dunque sulla prostituzione al chiuso, approfondito le buone prassi con le Questure e proseguito un lavoro di ricerca sullo sfruttamento lavorativo con un focus in particolare su Pakistan Bangladesh ed Egitto. I NUMERI I dati che si riportano in conclusione dell'edizione, sono quelli che si riferiscono al periodo compreso tra il 1° ottobre 2022 e il 31 gennaio 2024. I primi sono i dati raccolti dall'unità di strada nei luoghi del grave sfruttamento (sessuale, lavorativo, accattonaggio) . Quello dell'unità di strada è di fatto il primo contatto conoscitivo, l'intervento di riduzione del danno con riferimento agli interventi di aiuto sanitario, informazione e prevenzione di malattie trasmissibili sessualmente: 2646 le donne contattate e 739 quelle incontrate per la gran parte provenienti da Romania, Nigeria, Bulgaria, Colombia e Sud America; 1823 gli uomini contattati e 563 quelli incontrati per la gran parte provenienti da Nigeria, Marocco, Ghana, Niger e Mali; 143 i e le persone transessuali contattate, 28 quelle incontrate provenienti perlopiù da Italia e Brasile 459 le uscite delle unità di strada. Gli interventi hanno riguardato i territori di tutta la Puglia . Nel dettaglio: l'ex Pista Borgo Mezzanone a Manfredonia; Borgo Tre Titoli, Contrada Madonna di Ripalta e Contrada Pozzo Terraneo a Cerignola; le campagne di Stornarella, di Stornara e di Canosa; SP 231 Corato - Cerignola, la zona industriale di Cerignola; la SS. 16 Adriatica da Chieuti a Cerignola; la SS. 89 da Foggia a Manfredonia; la SS. 673 Circonvallazione di Foggia; SP 62 Canosa - S. Ferdinando; SS16 S. Ferdinando - Barletta; via Callano/Barletta e SS16 Adriatica in prossimità di Trani; SP 231 Corato-Bitonto, la SS100 da Massafra a Taranto; la Strada statale 7 Via Appia da Castellaneta a Taranto; Circum Mar Piccolo (Taranto) e la SP 105 dalla città di Taranto alla SP110 San Giorgio Ionico; le strade delle province di Lecce e Brindisi, quelle della Città metropolitana di **Bari**. Questi invece i dati che riguardano il lavoro degli sportelli (drop in) , il luogo in cui meglio si conosce la persona vittima di tratta, il luogo in cui l'operatore comincia a raccogliere la storia della persona che ha davanti e ascolta attivamente le sue richieste di aiuto. Sono collocati a Foggia, Borgo Mezzanone, Stornara, Manfredonia per quanto riguarda la provincia foggiana; Barletta, Trani, Bisceglie per la BAT; **Bari**, Corato, Ruvo di Puglia nel Barese; a Taranto in forma itinerante, e a Lecce. 249 le donne incontrate, su 364 colloqui, per la gran parte provenienti da Nigeria, Albania, Costa d'Avorio, Ucraina; 320 gli uomini incontrati, su 399 colloqui, per la gran parte provenienti da Marocco, Albania, Gambia, Nigeria, Algeria, Senegal e Bangladesh; 1 la persona transessuale incontrata, su 2 colloqui



## Puglia Live

Bari

---

effettuati con persone provenienti dal Brasile. Si rendono noti anche i dati dell'accoglienza residenziale, l'inserimento della persona in una struttura residenziale e/o in comunità residenziali destinate ad accogliere persone vittime di tratta alle quali viene garantito vitto e alloggio. Si tratta del luogo di realizzazione del programma di assistenza individualizzata e di protezione sociale finalizzata all'inclusione delle persone vittime di tratta. Esistono 2 comunità di accoglienza a indirizzo protetto nella provincia di Foggia (femminile), 1 nella BAT (femminile), 5 nella provincia di Bari (di cui 2 maschili e 3 femminili), 1 nella provincia di Lecce (femminile). Sono state accolte 35 donne per gran parte nigeriane, ivoriane, camerunensi e bulgare; 12 uomini provenienti dal Gambia, ma anche dal Burkina Faso, Afghanistan, Senegal, Guinea, Ghana e Italia; 7 nuclei monoparentali con minori a carico provenienti da Nigeria, Costa d'Avorio, Nuova Guinea e Marocco. Ci sono poi le prese in carico territoriali che riguardano le vittime di tratta che non necessitano di un luogo protetto, cioè donne uomini e famiglie che vengono seguite anche fuori dalle comunità. Sono 62 in tutto: 28 donne, 19 uomini, 14 nuclei monoparentali con minori a carico e 1 persona transessuale. Le azioni portate avanti dalla Rete antitratta mirano anche all'inserimento socio-lavorativo delle persone vittime di tratta che hanno potuto usufruire di alcuni tirocini: 27 in tutto le persone coinvolte (16 donne e 11 uomini) che sono state avviate al confezionamento, al settore immobiliare, a quello florovivaistico e tessile, alla trasformazione di prodotti alimentari, all'edilizia, al commercio, al settore turistico e alla ristorazione. E infine i dati indoor, quelli più difficili da reperire, un mondo invisibile che fa riferimento ai luoghi chiusi in cui vengono fatte prostituire le persone vittime di tratta, in particolar modo appartamenti e centri massaggi. 3028 le donne individuate attraverso il web, 1936 quelle contattate, per gran parte provenienti da Sud America, Italia, Colombia, Europa dell'Est, Spagna, Cina, Russia, Germania, Panama, Giappone, Grecia, Hawaii, India, Svizzera, Svezia, Pakistan e Thailandia, tra i 26 e i 35 anni; 8 gli uomini, italiani e brasiliani tra i 18 e i 25 anni; 302 le persone transessuali individuate, 206 quelle contattate tra i 36 e i 45 anni, sudamericane, italiane, brasiliane, colombiane, argentine, peruviane, cubane e messicane. Proprio a causa dell'invisibilità del mondo dell'indoor, gli interventi di prossimità effettuati sono di numero estremamente ridotto rispetto alle persone individuate: 114 gli interventi effettuati con donne, 44 quelle accompagnate ai servizi sociosanitari del territorio, di età compresa tra 36 e 45 anni; 53 gli interventi effettuati con persone transessuali, 24 quelle accompagnate ai servizi sociosanitari del territorio di età compresa tra 36 e 45 anni. Strumento principale per favorire l'emersione del fenomeno della tratta è il Numero Verde Antitratta 800 290 290, attivo 7 giorni su 7, 24 ore su 24 gestito da operatori multiprofessionali capaci di interagire nelle principali lingue con le vittime. La Puglia ha una sua postazione regionale che nel periodo di riferimento, 1° ottobre 2022 - 31 gennaio 2024, ha registrato 30 chiamate: 8 arrivate dalla Rete antitratta nazionale, 1 dall'ospedale di Lecce, 1 da un privato cittadino, 10 da donne vittime di tratta, 2 da uomini vittime di tratta, 2 dalle Forze dell'Ordine, 2 da avvocati, 2 dalla commissione territoriale, 1 da un'assistente sociale e 1 da un centro antiviolenza.



## Puglia Live

Bari

---

"Per salvare le vittime di tratta - ha dichiarato il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano - la Regione Puglia investe oggi 1 milione e 900 mila euro, a cui si aggiungono i 2 milioni di euro già previsti per la prossima edizione di 'La Puglia non Tratta'. Il nostro impegno si affianca a quello delle unità di strada, cioè di soggetti che, strada per strada, campagna per campagna e vicolo per vicolo, vanno a cercare le persone che vivono in questa condizione, le identificano e le fanno entrare nei programmi di assistenza, orientamento e inserimento socio-lavorativo. L'attività è inserita nell'ufficio dell'Antimafia sociale della Regione Puglia e viene dall'esperienza dell'ufficio per la lotta non repressiva alla criminalità organizzata del Comune di **Bari**. In tutti questi anni abbiamo imparato che la lotta non repressiva alla criminalità, nella quale la Puglia è capofila in Italia e nel mondo, offre uno spazio di opportunità e funziona perché, oltre a salvare le vite delle persone, consente di abbassare il numero dei reati. Lo abbiamo imparato per le strade della Puglia, dove abbiamo incontrato associazioni di volontariato, scuole, insegnanti, enti di formazione che ci aiutano, come noi aiutiamo loro. In questo versante dell'Antimafia sociale, in questi anni, abbiamo investito oltre 6 milioni. Ne abbiamo spesi più di 30 per il contrasto alle mafie strutturate. È il segno che in Puglia la criminalità organizzata non ha e non avrà mai cittadinanza". "Il lavoro degli enti antitratta in Puglia - ha detto Luisa Gissi referente della Comunità Oasi2 San Francesco ente capofila del progetto 'La Puglia Non Tratta 5' - si attua nel contesto di una rete nazionale, che ci permette di mettere le persone in condizioni di sicurezza quando emergono da situazioni di sfruttamento e pericolo. Altrettanto importante è il lavoro con le realtà territoriali, sia dal punto di vista dell'orientamento ai servizi per le persone che supportiamo, sia dal punto di vista della sensibilizzazione della cittadinanza". "L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale si schiera con il Governo e con la Regione Puglia nel contrasto all'odiosa, moderna tratta di esseri umani - ha commentato il presidente dell'Ente portuale Ugo Patroni Griffi - La collaborazione costante e il lavoro quotidiano svolto da tutti i soggetti coinvolti, infatti, rappresentano un impegno fondamentale nella lotta contro la tratta di esseri umani. I nostri porti sono primo approdo per tanti disperati e devono costituire un presidio per il rispetto dei diritti umani. È cruciale - ha concluso Patroni Griffi - continuare su questa strada per contrastare le organizzazioni criminali transnazionali, implementando i controlli, anche grazie alla tecnologia, e offrendo assistenza alle vittime di sfruttamento e tratta". E proprio nel **porto di Bari** è stato realizzato il nuovo spot antitratta a firma del regista Alessandro Piva . Uno spot interamente girato tra i container che simboleggia tutti i luoghi di arrivo delle vittime di tratta che giungono nel nostro Paese senza una destinazione e che vengono cedute, sfruttate, abusate, per morire di lavoro. "La rete che opera nel progetto 'La Puglia non tratta' - ha dichiarato il regista Alessandro Piva - mi ha proposto di lavorare su un tema forte e attuale: il traffico di esseri umani. Mi è subito venuto in mente il vorticoso viavai di merci che contraddistingue le nostre vite interconnesse e ho immaginato, come granelli di sabbia in questo enorme ingranaggio, tutti gli uomini, le donne e i bambini "movimentati" al pari di oggetti



## Puglia Live

Bari

---

in nome della logica del profitto globale. Grazie alla collaborazione dell'Autorità Portuale, della Capitaneria di **Porto** e delle imprese portuali attive nella logistica del **porto** di **Bari**, in particolare Spamat e Morfimare, ho potuto mettere in atto quest'intuizione: parlare di qualcosa senza mostrarla praticamente mai, suggerire senza essere didascalico. Allo spettatore resta il compito di "vedere" la tratta di umanità clandestina tra le righe della quotidianità, così che il messaggio possa arrivare con maggiore efficacia. Le voci narranti sono di Ana Estrela e Masseye Niang, scelti in rappresentanza degli instancabili operatori che negli anni si sono contraddistinti per le iniziative volte al sostegno e all'integrazione della comunità straniera a **Bari**". - Link video dichiarazione Emiliano Link video dichiarazione Luisa Gissi Link video dichiarazione Anna Paola Rizzo Link video dichiarazione Patroni Griffi spot antitratte diretto dal regista Alessandro Piva: Link qualità tv: <https://we.tl/t-HxCKtsNh9a> Link qualità social: <https://we.tl/t-m8ViMv1mO9>.



## Rai News

Bari

### Dal 1° ottobre 2022 al 29 febbraio 2024 migliaia le persone contattate dalla rete di associazioni

Un lavoro quotidiano per conquistare la fiducia di uomini, donne, minori, transessuali stranieri ridotti in schiavitù dalla criminalità. "La Puglia non tratta", è il nome del progetto finanziato per il quinto anno consecutivo dalla Regione per contrastare il fenomeno. Braccio operativo: una fitta rete di associazioni attive su tutto il territorio: unità di strada, cooperative, sportelli d'ascolto. Sotto osservazione soprattutto lo sfruttamento sessuale e lavorativo Dal 1 ottobre 2022 al 31 gennaio 2024 più di 2600 le donne contattate dalle unità. Arrivano da Est Europa, Africa, Sud America. 1823 gli uomini, 143 i transessuali, pochi però quelli che decidono di incontrare i volontari. C'è anche un numero verde, ma le chiamate sono state solo 30 in due anni. Per sensibilizzare sull'argomento è stato realizzato un video firmato dal regista all'Alessandro Piva girato nel **porto di Bari**, lì dove diventa più sensibile l'attività dei traffici illeciti come in tutte le aree portuali. nel servizio le voci di Luisa Gessi - Comunità Oasi2 San Francesco capofila progetto; Paola Rizzo - coordinatrice Numero verde regionale; Ugo Patroni Griffi - presidente Autorità Sistema Portuale del mare Adriatico Meridionale.



## Versalis rinuncia al ricorso su lavori colmata in porto Brindisi

Eni Versalis ha rinunciato al ricorso contro il progetto di colmata nella zona di Costa Morena nel porto di Brindisi. La società, come comunica in una nota l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Meridionale (Adspmam), ha depositato "una propria dichiarazione con la quale chiede al giudice amministrativo di concludere il giudizio, dichiarando la sopravvenuta cessazione della materia del contendere in merito ai lavori di realizzazione della cassa di colmata, opera rientrante nell'ambito del progetto 'Completamento della infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrochimico e Costa Morena est'. L'Adspmam, dopo aver ascoltato le esigenze rappresentate dalla società chimica di Eni, "al fine di garantire, in ottica di potenziamento e di sviluppo delle attività della società, l'operatività e la sicurezza delle movimentazioni dei prodotti in ingresso e in uscita dal sito Petrochimico, si era formalmente impegnata a posizionare una briccola e relativa passerella in testata al molo, in concessione alla società". La briccola, o mooring dolphin, servirà, nel futuro, "ad assistere al meglio il possibile ormeggio di naviglio diverso, rispetto a quello attuale, consentendo l'attracco anche con sporgenza prua nave rispetto a filo del molo attuale". Gli interventi, anche per quanto convenuto tra l'Adspmam ed Eni Versalis, azzereranno "le eventuali insorgenze di interferenze tra la realizzanda cassa di colmata e l'operatività futura del pontile Versalis e del sito Petrochimico". "Abbiamo il dovere di incentivare e di accompagnare lo sviluppo delle realtà economico-produttive locali- commenta il presidente di Adspmam Ugo Patroni Griffi- ed Eni Versalis ha progetti importanti per lo stabilimento di Brindisi. Sono azioni strategiche, atte a promuovere un'economia sostenibile e inclusiva, capace di creare opportunità occupazionali concrete e favorire l'innovazione e la crescita di tutto il territorio".



## Brindisi Report

Brindisi

### Porto di Brindisi, cassa di colmata: accordo trovato tra Autorità Portuale e Versalis

La società, che si era rivolta al giudice amministrativo, ha chiesto di concludere il giudizio: il contenzioso si chiude in maniera bonaria. L'Adspmam si era impegnata a posizionare una briccola e relativa passerella in testata al molo per venire incontro alle esigenze di Eni BRINDISI - Nella giornata di ieri, mercoledì 27 marzo, la società Eni Versalis ha depositato una propria dichiarazione con la quale chiede al giudice amministrativo di concludere il giudizio, dichiarando la sopravvenuta cessazione della materia del contendere in merito ai lavori di realizzazione della cassa di colmata, opera rientrante nell'ambito del progetto "completamento della infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrochimico e Costa Morena est", chiudendo, pertanto, bonariamente e definitivamente il contenzioso. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam), infatti, dopo aver ascoltato le esigenze rappresentate dalla società chimica di Eni, al fine di garantire, in ottica di potenziamento e di sviluppo delle attività della società, l'operatività e la sicurezza delle movimentazioni dei prodotti in ingresso e in uscita dal sito petrolchimico, si era formalmente impegnata a posizionare una briccola e relativa passerella in testata al molo, in concessione alla società. La briccola, o mooring dolphin, servirà, nel futuro, ad assistere al meglio il possibile ormeggio di naviglio diverso, rispetto a quello attuale, consentendo l'attracco anche con sporgenza prua nave rispetto a filo del molo attuale. Si tratta di interventi che, secondo quanto convenuto da entrambe le parti, di fatto, azzereranno le eventuali insorgenze di interferenze tra la realizzanda cassa di colmata e l'operatività futura del pontile Versalis e del sito petrolchimico. "Abbiamo il dovere di incentivare e di accompagnare lo sviluppo delle realtà economico-produttive locali - commenta il presidente di Adspmam Ugo Patroni Griffi - ed Eni Versalis ha progetti importanti per lo stabilimento di Brindisi. Sono azioni strategiche, atte a promuovere un'economia sostenibile e inclusiva, capace di creare opportunità occupazionali concrete e favorire l'innovazione e la crescita di tutto il territorio". Come si ricorderà, la realizzazione della cassa di colmata, opera ritenuta strategica per lo sviluppo del porto di Brindisi, e la proposta di nomina dei relativi commissari straordinari era stata inserita, nel marzo 2022, nell'elenco delle 15 nuove opere pubbliche complesse da commissariare, nell'ambito del cosiddetto "Sblocca cantieri". L'appalto rientra nel quadro economico dell'opera denominata "Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale, relativamente alla realizzazione della colmata nell'area posta tra la radice del molo polimeri e la foce del canale Fiume Grande", a valere sul Programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), per un importo di circa 43 milioni di euro. Si tratta della



03/28/2024 09:12

Redazione Marzo

La società, che si era rivolta al giudice amministrativo, ha chiesto di concludere il giudizio: il contenzioso si chiude in maniera bonaria. L'Adspmam si era impegnata a posizionare una briccola e relativa passerella in testata al molo per venire incontro alle esigenze di Eni BRINDISI - Nella giornata di ieri, mercoledì 27 marzo, la società Eni Versalis ha depositato una propria dichiarazione con la quale chiede al giudice amministrativo di concludere il giudizio, dichiarando la sopravvenuta cessazione della materia del contendere in merito ai lavori di realizzazione della cassa di colmata, opera rientrante nell'ambito del progetto "completamento della infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrochimico e Costa Morena est", chiudendo, pertanto, bonariamente e definitivamente il contenzioso. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam), infatti, dopo aver ascoltato le esigenze rappresentate dalla società chimica di Eni, al fine di garantire, in ottica di potenziamento e di sviluppo delle attività della società, l'operatività e la sicurezza delle movimentazioni dei prodotti in ingresso e in uscita dal sito petrolchimico, si era formalmente impegnata a posizionare una briccola e relativa passerella in testata al molo, in concessione alla società. La briccola, o mooring dolphin, servirà, nel futuro, ad assistere al meglio il possibile ormeggio di naviglio diverso, rispetto a quello attuale, consentendo l'attracco anche con sporgenza prua nave rispetto a filo del molo attuale. Si tratta di interventi che, secondo quanto convenuto da entrambe le parti, di fatto, azzereranno le eventuali insorgenze di interferenze tra la realizzanda cassa di colmata e l'operatività futura del pontile Versalis e del sito petrolchimico.

## Brindisi Report

### Brindisi

---

somma più rilevante di procedure d'appalto avviate in un porto nel sud Italia, dopo Palermo. L'Adspmam, una volta realizzata la cassa di colmata, potrà avviare il dragaggio per avere fondali più profondi nelle aree maggiormente operative: da circa -8.0 mt (batimetria media attuale) a -12.0 sotto il livello del mare, nell'area di S. Apollinare; da circa -11mt (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del mare, lungo il canale di accesso al porto interno; da circa -11mt (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del mare, nell'area di contorno alle calate di Costa Morena. In un sito Sin (Sito di Interesse Nazionale, caratterizzato da aree potenzialmente contaminate molto estese classificate come "dannose" dallo Stato italiano), quale è Brindisi, infatti, lo strumento maggiormente sostenibile, dal punto di vista sia finanziario sia ambientale, che la legge indica per gestire i materiali rivenienti dai dragaggi in aree estese è, appunto, la realizzazione di una vasca di colmata. Nel nuovo progetto, oltre alla riduzione delle dimensioni in pianta della cassa, si è lavorato per aumentare in modo significativo la superficie permeabile e ridurre il volume della cassa di circa 150.000 metri cubi. Ciò comprende anche la riduzione del fronte di attracco, l'espansione del canale (da 45 metri a 130 metri) e una diversa sistemazione dei confini terrestri e della sponda occidentale del canale. Qui saranno piantati alberi e arbusti in un design simile a "dune" per proteggere l'area dal traffico veicolare. Queste azioni rappresentano interventi di riqualificazione paesaggistica in linea con quanto previsto nell'ambito del "Progetto di valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" nel Piano Paesaggistico Territoriale Regionale vigente. Il progetto darà vita a un parco verde costiero che coprirà un'area di circa 50.000 metri quadrati e che potrà ospitare la flora e la fauna selvatica, oltre a essere accessibile al pubblico, con un impatto visivo e ambientale significativo. L'area verde sarà attraversata da una passeggiata pedonale lunga circa 670 metri, collegando l'accesso stradale alla nuova foce del Fiume Grande. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#).



## Brindisi Report

Brindisi

### **Ampliamento discarica, confronto in commissione: "Grave l'assenza della maggioranza"**

L'opposizione condanna la mancata partecipazione dei consiglieri di centrodestra al confronto sulla richiesta di ampliamento del sito gestito da Formica Ambiente BRINDISI - La maggioranza non ha partecipato alla seduta della commissione ambiente convocata stamattina (giovedì 28 marzo) per discutere della richiesta di ampliamento della discarica di "Formica ambiente". Presenti solo i consiglieri comunali di minoranza, che hanno condannato l'assenza di rappresentanti dell'amministrazione comunale. Fra le file del centrodestra si è registrata solo la presenza di Roberto Quarta, presidente della commissione Ambiente, eletto nella lista di Fratelli d'Italia, ma al centro di una procedura di espulsione del partito avviata. Lo stesso Quarta ha incassato la solidarietà dei colleghi d'opposizione per la mozione di sfiducia presentata nei suoi confronti dalla maggioranza. Da parte del presidente dell'assise, nessuna intenzione di mollare (di questo si parla in un altro articolo). L'iter burocratico La questione riguardante l'ampliamento della discarica di rifiuti speciali non pericolosi situata in agro di Brindisi, al confine con i territori di San Vito dei Normanni e Carovigno, è emersa durante il consiglio comunale che si è svolto venerdì scorso. In quell'occasione è stata respinta la mozione a firma del consigliere comunale Riccardo Rossi che impegnava l'amministrazione comunale a chiedere un differimento della riunione della conferenza dei servizi presieduta dalla Regione che si è svolta lunedì (25 marzo), per esprimersi sull'Autorizzazione Integrata ambientale. Il gestore ha chiesto di poter trattare altri due milioni di tonnellate di rifiuti, in un sito attiguo a quello attualmente utilizzato. La Regione Puglia ha chiesto di poter utilizzare una quota pari a 600mila tonnellate per il trattamento dei rifiuti solidi urbani regionali. Il Comune di Brindisi, tramite il dirigente dell'ufficio Ambiente, Fabio Lacinio, ha chiesto il riconoscimento di una royalty da 2 euro a tonnellata a beneficio dell'amministrazione comunale. Tale istanza è stata avanzata in occasione della riunione della conferenza dei servizi che si è svolta lo scorso 6 marzo. Al momento non è ancora noto l'esito della seduta della conferenza dei servizi che si è svolta lunedì scorso. La commissione ambiente formalizzerà all'amministrazione comunale la richiesta di avere il verbale e gli atti propedeutici espressi dagli uffici del Comune in relazione all'istanza di ampliamento della discarica. WhatsApp Image 2024-03-28 at 14.45.13 Il ruolo del consiglio comunale E' ormai assodato che l'eventuale ampliamento necessiterebbe di una variante urbanistica, in quanto il nuovo impianto sorgerebbe in un sito classificato come categoria agricola. L'oggetto del contendere fra maggioranza e opposizione riguarda il coinvolgimento del consiglio comunale. Il sindaco Marchionna, supportato dal segretario generale, venerdì scorso ha richiamato l'articolo 208 del testo unico ambientale, in virtù del quale la variante urbanistica, in estrema sintesi, verrebbe riassorbita rilasciata dalla Conferenza



03/28/2024 15:03

Giornalista Marzo, Gianluca Greco

**Ampliamento discarica, confronto in commissione: "Grave l'assenza della maggioranza"**



L'opposizione condanna la mancata partecipazione dei consiglieri di centrodestra al confronto sulla richiesta di ampliamento del sito gestito da Formica Ambiente BRINDISI - La maggioranza non ha partecipato alla seduta della commissione ambiente convocata stamattina (giovedì 28 marzo) per discutere della richiesta di ampliamento della discarica di "Formica ambiente". Presenti solo i consiglieri comunali di minoranza, che hanno condannato l'assenza di rappresentanti dell'amministrazione comunale. Fra le file del centrodestra si è registrata solo la presenza di Roberto Quarta, presidente della commissione Ambiente, eletto nella lista di Fratelli d'Italia, ma al centro di una procedura di espulsione del partito avviata. Lo stesso Quarta ha incassato la solidarietà dei colleghi d'opposizione per la mozione di sfiducia presentata nei suoi confronti dalla maggioranza. Da parte del presidente dell'assise, nessuna intenzione di mollare (di questo si parla in un altro articolo). L'iter burocratico La questione riguardante l'ampliamento della discarica di rifiuti speciali non pericolosi situata in agro di Brindisi, al confine con i territori di San Vito dei Normanni e Carovigno, è emersa durante il consiglio comunale che si è svolto venerdì scorso. In quell'occasione è stata respinta la mozione a firma del consigliere comunale Riccardo Rossi che impegnava l'amministrazione comunale a chiedere un differimento della riunione della conferenza dei servizi presieduta dalla Regione che si è svolta lunedì (25 marzo), per esprimersi sull'Autorizzazione Integrata ambientale. Il gestore ha chiesto di poter trattare altri due milioni di tonnellate di rifiuti, in un sito attiguo a quello attualmente utilizzato. La Regione Puglia ha chiesto di poter utilizzare una quota pari a 600mila tonnellate per il trattamento dei rifiuti solidi urbani regionali. Il Comune di Brindisi, tramite il dirigente dell'ufficio Ambiente, Fabio Lacinio, ha chiesto il riconoscimento di una royalty da 2 euro a tonnellata a beneficio dell'amministrazione comunale. Tale istanza è stata avanzata in occasione della riunione della conferenza dei servizi che si è svolta lo scorso 6 marzo. Al momento non è ancora noto l'esito della seduta della conferenza dei servizi che si è svolta lunedì scorso. La commissione ambiente formalizzerà all'amministrazione comunale la richiesta di avere il verbale e gli atti propedeutici espressi dagli uffici del Comune in relazione all'istanza di ampliamento della discarica. WhatsApp Image 2024-03-28 at 14.45.13 Il ruolo del consiglio comunale E' ormai assodato che l'eventuale ampliamento necessiterebbe di una variante urbanistica, in quanto il nuovo impianto sorgerebbe in un sito classificato come categoria agricola. L'oggetto del contendere fra maggioranza e opposizione riguarda il coinvolgimento del consiglio comunale. Il sindaco Marchionna, supportato dal segretario generale, venerdì scorso ha richiamato l'articolo 208 del testo unico ambientale, in virtù del quale la variante urbanistica, in estrema sintesi, verrebbe riassorbita rilasciata dalla Conferenza

## Brindisi Report

### Brindisi

---

dei servizi. Non sarebbe necessario, quindi, un atto deliberativo della giunta o del consiglio comunale. L'opposizione all'attacco L'opposizione chiede invece il coinvolgimento dell'assise. Non solo per una questione di opportunità politica. "Qualora - afferma Riccardo Rossi - il consiglio comunale bocciasse la proposta di variante, il Paur (Provvedimento autorizzatorio unico regionale) dovrebbe produrre accurata e dettagliata motivazione che superi le obiezioni del consiglio comunale, chiarendo quale sia la pubblica utilità l'ampliamento di una discarica di rifiuti speciali non pericolosi, considerato che non inciderebbe né sul ciclo dei rifiuti solidi urbani né sulla riduzione della Tari". Rossi si interroga su come si sia arrivati alla richiesta di una royalty da due euro. "Perché consiglieri comunali e amministrazione - chiede l'ex sindaco - non hanno portato la delibera di consiglio sulla variante? Perché oggi non si sono presenti per discutere l'ampliamento della discarica? C'è un dovere di rappresentanza dei cittadini di Brindisi, che a mio avviso non viene compiuto. Sarebbe opportuno riaggiornare con questa commissione per sapere da chi ha partecipato alla conferenza dei servizi, cosa si sia detto o sia stato chiesto". "E' gravissimo - afferma Roberto Fusco (Movimento 5 stelle) - che il tema dell'ampliamento della discarica non sia mai stato portato nella commissione Ambiente e non sia mai stato portato in consiglio comunale. Dispiace che la maggioranza, per esprimere la propria contrarietà, utilizzi l'assenza. In qualunque procedura in cui la legge prevede che l'atto finale costituisce variante, allora è inutile sentire i comuni". A tal proposito Fusco preannuncia una mozione che impegnerà il sindaco a costituirsi, in qualità di rappresentante della città, nell'ambito del giudizio in corso fra Consorzio Asi e Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale, sulla distanza che deve intercorrere fra il deposito Edison e la linea ferroviaria, nel sito di Costa Morena Est. Anche Pasquale Luperti (Uguaglianza cittadina) attacca la maggioranza. "Trovo un po' scandaloso - afferma - che non sia presente". A detta di Luperti, il "parere del comune è nullo". "Ha lo stesso valere - spiega - di quello dato su Edison dalla giunta Rossi, di cui non si tenne conto, visto che non c'era l'indirizzo del consiglio comunale". Critico anche Teodoro Giannace : "Noto la presenza di convitati di pietra - afferma il consigliere di Impegno per Brindisi - che invece di accettare le regole della democrazia, anche discordando sui pareri di altre persone, hanno pensato di assentarsi dalla commissione. E' un atto che condanno".



## Il Nautilus

Brindisi

### Porto di Brindisi: cassa di colmata, accordo trovato tra AdSPMAM e Versalis

La società chimica di Eni formalizza la cessata materia del contendere in merito ai lavori di realizzazione dell'opera. L'Ente portuale effettuerà, sul molo Polimeri, interventi strutturali che garantiranno la piena operatività dell'infrastruttura. Nella giornata di ieri, mercoledì 27 marzo, la società Eni Versalis ha depositato una propria dichiarazione con la quale chiede al Giudice amministrativo di concludere il giudizio, dichiarando la sopravvenuta cessazione della materia del contendere in merito ai lavori di realizzazione della cassa di colmata, opera rientrante nell'ambito del progetto "completamento della infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrolchimico e Costa Morena est", chiudendo, pertanto, bonariamente e definitivamente il contenzioso. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), infatti, dopo aver ascoltato le esigenze rappresentate dalla Società chimica di Eni, al fine di garantire, in ottica di potenziamento e di sviluppo delle attività della Società, l'operatività e la sicurezza delle movimentazioni dei prodotti in ingresso e in uscita dal sito Petrolchimico, si era formalmente impegnata a posizionare una briccola e relativa passerella in Testata al molo, in concessione alla Società. La briccola, o mooring dolphin, servirà, nel futuro, ad assistere al meglio il possibile ormeggio di naviglio diverso, rispetto a quello attuale, consentendo l'attracco anche con sporgenza prua nave rispetto a filo del molo attuale. Si tratta di interventi che, secondo quanto convenuto da entrambe le parti, di fatto, azzereranno le eventuali insorgenze di interferenze tra la realizzanda cassa di colmata e l'operatività futura del pontile Versalis e del sito Petrolchimico. "Abbiamo il dovere di incentivare e di accompagnare lo sviluppo delle realtà economico-produttive locali- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- ed Eni Versalis ha progetti importanti per lo stabilimento di Brindisi. Sono azioni strategiche, atte a promuovere un'economia sostenibile e inclusiva, capace di creare opportunità occupazionali concrete e favorire l'innovazione e la crescita di tutto il territorio. Come si ricorderà, la realizzazione della cassa di colmata, opera ritenuta strategica per lo sviluppo del porto di Brindisi, e la proposta di nomina dei relativi commissari straordinari era stata inserita, nel marzo 2022, nell'elenco delle 15 nuove opere pubbliche complesse da commissariare, nell'ambito del cosiddetto 'Sblocca cantieri'. L'appalto rientra nel quadro economico dell'opera denominata "Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale, relativamente alla realizzazione della colmata nell'area posta tra la radice del Molo polimeri e la foce del canale Fiume Grande", a valere sul Programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), per un importo di circa 43 milioni di euro. Si tratta della



03/03/2024 09:37

La società chimica di Eni formalizza la cessata materia del contendere in merito ai lavori di realizzazione dell'opera. L'Ente portuale effettuerà, sul molo Polimeri, interventi strutturali che garantiranno la piena operatività dell'infrastruttura. Nella giornata di ieri, mercoledì 27 marzo, la società Eni Versalis ha depositato una propria dichiarazione con la quale chiede al Giudice amministrativo di concludere il giudizio, dichiarando la sopravvenuta cessazione della materia del contendere in merito ai lavori di realizzazione della cassa di colmata, opera rientrante nell'ambito del progetto "completamento della infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrolchimico e Costa Morena est", chiudendo, pertanto, bonariamente e definitivamente il contenzioso. L'autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), infatti, dopo aver ascoltato le esigenze rappresentate dalla Società chimica di Eni, al fine di garantire, in ottica di potenziamento e di sviluppo delle attività della Società, l'operatività e la sicurezza delle movimentazioni dei prodotti in ingresso e in uscita dal sito Petrolchimico, si era formalmente impegnata a posizionare una briccola e relativa passerella in Testata al molo, in concessione alla Società. La briccola, o mooring dolphin, servirà, nel futuro, ad assistere al meglio il possibile ormeggio di naviglio diverso, rispetto a quello attuale, consentendo l'attracco anche con sporgenza prua nave rispetto a filo del molo attuale. Si tratta di interventi che, secondo quanto convenuto da entrambe le parti, di fatto, azzereranno le eventuali insorgenze di interferenze tra la realizzanda cassa di colmata e l'operatività futura del pontile Versalis e del sito Petrolchimico. Abbiamo il dovere di incentivare e di accompagnare lo sviluppo delle realtà economico-produttive locali- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- ed Eni Versalis ha progetti importanti per lo stabilimento di Brindisi. Sono azioni strategiche, atte a promuovere un'economia sostenibile e inclusiva, capace di creare opportunità occupazionali concrete e favorire l'innovazione e la crescita di tutto il territorio. Come si ricorderà, la realizzazione della cassa di colmata, opera ritenuta strategica per lo sviluppo del porto di Brindisi, e la proposta di nomina dei relativi commissari straordinari era stata inserita, nel marzo 2022, nell'elenco delle 15 nuove opere pubbliche complesse da commissariare, nell'ambito del cosiddetto 'Sblocca cantieri'. L'appalto rientra nel quadro economico dell'opera denominata "Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale, relativamente alla realizzazione della colmata nell'area posta tra la radice del Molo polimeri e la foce del canale Fiume Grande", a valere sul Programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), per un importo di circa 43 milioni di euro. Si tratta della

## Il Nautilus

Brindisi

---

somma più rilevante di procedure d'appalto avviate in un porto nel sud Italia, dopo Palermo. L'AdSPMAM, una volta realizzata la cassa di colmata, potrà avviare il dragaggio per avere fondali più profondi nelle aree maggiormente operative: -da circa -8.0 mt (batimetria media attuale) a -12.0 sotto il livello del mare, nell'area di S. Apollinare; -da circa -11mt (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del mare, lungo il canale di accesso al porto interno; - da circa -11mt (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del mare, nell'area di contorno alle calate di Costa Morena. In un sito SIN (Sito di Interesse Nazionale, caratterizzato da aree potenzialmente contaminate molto estese classificate come "dannose" dallo Stato italiano), quale è Brindisi, infatti, lo strumento maggiormente sostenibile, dal punto di vista sia finanziario sia ambientale, che la Legge indica per gestire i materiali rivenienti dai dragaggi in aree estese è, appunto, la realizzazione di una vasca di colmata. Nel nuovo progetto, oltre alla riduzione delle dimensioni in pianta della cassa, si è lavorato per aumentare in modo significativo la superficie permeabile e ridurre il volume della cassa di circa 150.000 metri cubi. Ciò comprende anche la riduzione del fronte di attracco, l'espansione del canale (da 45 metri a 130 metri) e una diversa sistemazione dei confini terrestri e della sponda occidentale del canale. Qui saranno piantati alberi e arbusti in un design simile a "dune" per proteggere l'area dal traffico veicolare. Queste azioni rappresentano interventi di riqualificazione paesaggistica in linea con quanto previsto nell'ambito del "Progetto di valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" nel Piano Paesaggistico Territoriale Regionale vigente. Il progetto darà vita a un parco verde costiero che coprirà un'area di circa 50.000 metri quadrati e che potrà ospitare la flora e la fauna selvatica, oltre a essere accessibile al pubblico, con un impatto visivo e ambientale significativo. L'area verde sarà attraversata da una passeggiata pedonale lunga circa 670 metri, collegando l'accesso stradale alla nuova foce del Fiume Grande.



**Informare****Brindisi****Porto di Brindisi, risoluzione bonaria del contenzioso con Versalis**

L'ente **portuale** effettuerà interventi strutturali che assicureranno la piena operatività del Molo Polimeri L'Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** ha reso nota l'avvenuta cessazione della materia del contendere con la Versalis, società chimica del gruppo Eni, relativamente ai lavori di realizzazione della cassa di colmata nel porto di Brindisi, opera rientrante nell'ambito del progetto "completamento della infrastrutturazione **portuale**" mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrochimico e Costa Morena Est". Ieri, infatti, Versalis ha depositato una propria dichiarazione con la quale chiede al giudice amministrativo di concludere il giudizio, chiudendo pertanto bonariamente e definitivamente il contenzioso. L'ente **portuale** ha spiegato che, dopo aver ascoltato le esigenze rappresentate dalla Versalis al fine di garantire, in ottica di potenziamento e di sviluppo delle attività della società, l'operatività e la sicurezza delle movimentazioni dei prodotti in ingresso e in uscita dal sito petrolchimico, si era formalmente impegnata a posizionare una briccola e relativa passerella in testata al molo in concessione alla società. La briccola, o mooring dolphin, servirà in futuro ad assistere al meglio il possibile ormeggio di naviglio diverso, rispetto a quello attuale, consentendo l'attracco anche con sporgenza prua rispetto a filo del molo attuale. Si tratta di interventi - ha specificato l'AdSP - che, secondo quanto convenuto da entrambe le parti, di fatto azzereranno le eventuali insorgenze di interferenze tra la realizzanda cassa di colmata e l'operatività futura del pontile Versalis e del sito petrolchimico. La realizzazione della cassa di colmata, opera ritenuta strategica per lo sviluppo del porto di Brindisi, a marzo 2022 era stata inserita nell'elenco delle 15 nuove opere pubbliche complesse da commissariare nell'ambito del cosiddetto "Sblocca cantieri". L'appalto rientra nel quadro economico dell'opera denominata "Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale, relativamente alla realizzazione della colmata nell'area posta tra la radice del Molo Polimeri e la foce del canale Fiume Grande", a valere sul Programma di Interventi Infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), per un importo di circa 43 milioni di euro. Si tratta della somma più rilevante di procedure d'appalto avviate in un porto nel Sud Italia, dopo Palermo. Una volta realizzata la cassa di colmata, l'AdSP potrà avviare il dragaggio dei fondali del porto pugliese.

Informare
<b>Porto di Brindisi, risoluzione bonaria del contenzioso con Versalis</b>
03/28/2024 10:24
<p>L'ente portuale effettuerà interventi strutturali che assicureranno la piena operatività del Molo Polimeri L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha reso nota l'avvenuta cessazione della materia del contendere con la Versalis, società chimica del gruppo Eni, relativamente ai lavori di realizzazione della cassa di colmata nel porto di Brindisi, opera rientrante nell'ambito del progetto "completamento della infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrochimico e Costa Morena Est". Ieri, infatti, Versalis ha depositato una propria dichiarazione con la quale chiede al giudice amministrativo di concludere il giudizio, chiudendo pertanto bonariamente e definitivamente il contenzioso. L'ente portuale ha spiegato che, dopo aver ascoltato le esigenze rappresentate dalla Versalis al fine di garantire, in ottica di potenziamento e di sviluppo delle attività della società, l'operatività e la sicurezza delle movimentazioni dei prodotti in ingresso e in uscita dal sito petrolchimico, si era formalmente impegnata a posizionare una briccola e relativa passerella in testata al molo in concessione alla società. La briccola, o mooring dolphin, servirà in futuro ad assistere al meglio il possibile ormeggio di naviglio diverso, rispetto a quello attuale, consentendo l'attracco anche con sporgenza prua rispetto a filo del molo attuale. Si tratta di interventi - ha specificato l'AdSP - che, secondo quanto convenuto da entrambe le parti, di fatto azzereranno le eventuali insorgenze di interferenze tra la realizzanda cassa di colmata e l'operatività futura del pontile Versalis e del sito petrolchimico. La realizzazione della cassa di colmata, opera ritenuta strategica per lo sviluppo del porto di Brindisi, a marzo 2022 era stata inserita nell'elenco delle 15 nuove opere pubbliche complesse da commissariare nell'ambito del cosiddetto "Sblocca cantieri". L'appalto rientra nel quadro economico dell'opera denominata "Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale, relativamente alla realizzazione della colmata nell'area posta tra la radice del Molo Polimeri e la foce del canale Fiume Grande", a valere sul Programma di Interventi Infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), per un importo di circa 43 milioni di euro. Si tratta della somma più rilevante di procedure d'appalto avviate in un porto nel Sud Italia, dopo Palermo. Una volta realizzata la cassa di colmata, l'AdSP potrà avviare il dragaggio dei fondali del porto pugliese.</p>



## Informazioni Marittime

Brindisi

### **Porto di Brindisi, accordo Adsp-Versalis per la cassa di colmata**

La società del gruppo Eni chiede la chiusura del contenzioso con l'autorità di sistema portuale, relativo al banchinamento tra il pontile Petrolchimico e Costa Morena Est. Accordo fatto tra Eni Versalis e l'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico Meridionale per la realizzazione della cassa di colmata tra il pontile Petrolchimico e Costa Morena Est, nel porto di Brindisi. Mercoledì scorso, 27 marzo, la società Eni Versalis ha depositato una propria dichiarazione con la quale chiede al giudice amministrativo di concludere il giudizio, dichiarando la sopravvenuta cessazione della materia del contendere in merito ai lavori di realizzazione della cassa di colmata, opera rientrante nell'ambito del progetto di "completamento della infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrolchimico e Costa Morena est", chiudendo, pertanto, bonariamente e definitivamente il contenzioso tra le due parti. L'Adsp, al fine di garantire l'operatività e la sicurezza delle movimentazioni dei prodotti in ingresso e in uscita dal sito Petrolchimico, si legge in una nota, si era formalmente impegnata a posizionare una briccola e relativa passerella in testata al molo, in concessione a Eni Versalis. La briccola, o mooring dolphin, servirà, nel futuro, ad assistere al meglio il possibile ormeggio di naviglio diverso, rispetto a quello attuale, consentendo l'attracco anche con sporgenza prua nave rispetto a filo del molo attuale. Si tratta di interventi che, secondo quanto convenuto da entrambe le parti, di fatto, azzereranno le eventuali insorgenze di interferenze tra la realizzanda cassa di colmata e l'operatività futura del pontile Versalis e del sito Petrolchimico. «Abbiamo il dovere di incentivare e di accompagnare lo sviluppo delle realtà economico-produttive locali» - commenta il presidente di Adsp, Ugo Patroni Griffi - ed Eni Versalis ha progetti importanti per lo stabilimento di Brindisi. Sono azioni strategiche, atte a promuovere un'economia sostenibile e inclusiva, capace di creare opportunità occupazionali concrete e favorire l'innovazione e la crescita di tutto il territorio». Come si ricorderà, la realizzazione della cassa di colmata, opera ritenuta strategica per lo sviluppo del porto di Brindisi, e la proposta di nomina dei relativi commissari straordinari era stata inserita, nel marzo 2022, nell'elenco delle 15 nuove opere pubbliche complesse da commissariare, nell'ambito del cosiddetto 'Sblocca cantieri'. L'appalto rientra nel quadro economico dell'opera denominata "Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale, relativamente alla realizzazione della colmata nell'area posta tra la radice del Molo polimeri e la foce del canale Fiume Grande", a valere sul Programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), per un importo di circa 43 milioni di euro. Si tratta della somma più rilevante di procedure d'appalto avviate in un porto nel sud Italia, dopo Palermo.



## Informazioni Marittime

Brindisi

---

L'Adsp, una volta realizzata la cassa di colmata, potrà avviare il dragaggio per avere fondali più profondi nelle aree maggiormente operative: da circa -8.0 metri (batimetria media attuale) a -12.0 sotto il livello del mare, nell'area di S. Apollinare; da circa -11 metri (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del mare, lungo il canale di accesso al porto interno; da circa -11 metri (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del mare, nell'area di contorno alle calate di Costa Morena. In un sito SIN (Sito di Interesse Nazionale, caratterizzato da aree potenzialmente contaminate molto estese classificate come "dannose" dallo Stato italiano), quale è Brindisi, infatti, lo strumento maggiormente sostenibile, dal punto di vista sia finanziario sia ambientale, che la Legge indica per gestire i materiali rivenienti dai dragaggi in aree estese è, appunto, la realizzazione di una vasca di colmata. Nel nuovo progetto, oltre alla riduzione delle dimensioni in pianta della cassa, si è lavorato per aumentare in modo significativo la superficie permeabile e ridurre il volume della cassa di circa 150.000 metri cubi. Ciò comprende anche la riduzione del fronte di attracco, l'espansione del canale (da 45 metri a 130 metri) e una diversa sistemazione dei confini terrestri e della sponda occidentale del canale. Qui saranno piantati alberi e arbusti in un design simile a "dune" per proteggere l'area dal traffico veicolare. Queste azioni rappresentano interventi di riqualificazione paesaggistica in linea con quanto previsto nell'ambito del "Progetto di valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" nel Piano Paesaggistico Territoriale Regionale vigente. Il progetto darà vita a un parco verde costiero che coprirà un'area di circa 50.000 metri quadrati e che potrà ospitare la flora e la fauna selvatica, oltre a essere accessibile al pubblico, con un impatto visivo e ambientale significativo. L'area verde sarà attraversata da una passeggiata pedonale lunga circa 670 metri, collegando l'accesso stradale alla nuova foce del Fiume Grande. Condividi Tag brindisi Articoli correlati.



# Messaggero Marittimo

## **Brindisi**

## **Brindisi: si chiude il contenzioso sulla cassa di colmata**

**Messaggero Marittimo.it**

26 Marzo 2024 - Redazione

**Messaggero Marittimo**  
**Brindisi**

---

fino a -14.0 sotto il livello del mare, nell'area di contorno alle calate di Costa Morena. In un sito SIN (Sito di Interesse Nazionale, caratterizzato da aree potenzialmente contaminate molto estese classificate come dannose dallo Stato italiano), quale è Brindisi, infatti, lo strumento maggiormente sostenibile, dal punto di vista sia finanziario sia ambientale, che la legge indica per gestire i materiali rivenienti dai dragaggi in aree estese è, appunto, la realizzazione di una vasca di colmata. Conclusa la cassa di colmata, potrà partire il dragaggio che porterà a fondali più profondi nelle aree maggiormente operative: da circa -8.0 metri a -12.0 sotto il livello del mare, nell'area di S. Apollinare; da circa -11 metri fino a -14.0 sotto il livello del mare, lungo il canale di accesso al porto interno; da circa -11 metri fino a -14.0 sotto il livello del mare, nell'area di contorno alle calate di Costa Morena. In un sito SIN (Sito di Interesse Nazionale, caratterizzato da aree potenzialmente contaminate molto estese classificate come dannose dallo Stato italiano), quale è Brindisi, infatti, lo strumento maggiormente sostenibile, dal punto di vista sia finanziario sia ambientale, che la legge indica per gestire i materiali rivenienti dai dragaggi in aree estese è, appunto, la realizzazione di una vasca di colmata.



## Puglia Live

Brindisi

### Porto di Brindisi: cassa di colmata, accordo trovato tra AdSPMAM e Versalis

Porto di Brindisi: cassa di colmata, accordo trovato tra AdSPMAM e Versalis. La società chimica di Eni formalizza la cessata materia del contendere in merito ai lavori di realizzazione dell'opera. L'Ente portuale effettuerà, sul molo Polimeri, interventi strutturali che garantiranno la piena operatività dell'infrastruttura. Nella giornata di ieri, mercoledì 27 marzo, la società Eni Versalis ha depositato una propria dichiarazione con la quale chiede al Giudice amministrativo di concludere il giudizio, dichiarando la sopravvenuta cessazione della materia del contendere in merito ai lavori di realizzazione della cassa di colmata, opera rientrante nell'ambito del progetto "completamento della infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrolchimico e Costa Morena est", chiudendo, pertanto, bonariamente e definitivamente il contenzioso L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), infatti, dopo aver ascoltato le esigenze rappresentate dalla Società chimica di Eni, al fine di garantire, in ottica di potenziamento e di sviluppo delle attività della Società, l'operatività e la sicurezza delle movimentazioni dei prodotti in ingresso e in uscita dal sito Petrolchimico, si era formalmente impegnata a posizionare una briccola e relativa passerella in Testata al molo, in concessione alla Società. La briccola, o mooring dolphin, servirà, nel futuro, ad assistere al meglio il possibile ormeggio di naviglio diverso, rispetto a quello attuale, consentendo l'attracco anche con sporgenza prua nave rispetto a filo del molo attuale. Si tratta di interventi che, secondo quanto convenuto da entrambe le parti, di fatto, azzereranno le eventuali insorgenze di interferenze tra la realizzanda cassa di colmata e l'operatività futura del pontile Versalis e del sito Petrolchimico. " Abbiamo il dovere di incentivare e di accompagnare lo sviluppo delle realtà economico-produttive locali- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- ed Eni Versalis ha progetti importanti per lo stabilimento di Brindisi. Sono azioni strategiche, atte a promuovere un'economia sostenibile e inclusiva, capace di creare opportunità occupazionali concrete e favorire l'innovazione e la crescita di tutto il territorio. Come si ricorderà, la realizzazione della cassa di colmata, opera ritenuta strategica per lo sviluppo del porto di Brindisi, la proposta di nomina dei relativi commissari straordinari era stata inserita, nel marzo 2022, nell'elenco delle 15 nuove opere pubbliche complesse da commissariare, nell'ambito del cosiddetto 'Sblocca cantieri'. L'appalto rientra nel quadro economico dell'opera denominata " Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale, relativamente alla realizzazione della colmata nell'area posta tra la radice del Molo polimeri e la foce del canale Fiume Grande" , a valere sul Programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR),



## Puglia Live

Brindisi

---

per un importo di circa 43 milioni di euro. Si tratta della somma più rilevante di procedure d'appalto avviate in un porto nel sud Italia, dopo Palermo. L'AdSPMAM, una volta realizzata la cassa di colmata, potrà avviare il dragaggio per avere fondali più profondi nelle aree maggiormente operative: da circa -8.0 mt (batimetria media attuale) a -12.0 sotto il livello del **mare**, nell'area di S. Apollinare; da circa -11mt (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del **mare**, lungo il canale di accesso al porto interno; da circa -11mt (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del **mare**, nell'area di contorno alle calate di Costa Morena. In un sito SIN (Sito di Interesse Nazionale, caratterizzato da aree potenzialmente contaminate molto estese classificate come "dannose" dallo Stato italiano), quale è Brindisi, infatti, lo strumento maggiormente sostenibile, dal punto di vista sia finanziario sia ambientale, che la Legge indica per gestire i materiali rivenienti dai dragaggi in aree estese è, appunto, la realizzazione di una vasca di colmata. Nel nuovo progetto, oltre alla riduzione delle dimensioni in pianta della cassa, si è lavorato per aumentare in modo significativo la superficie permeabile e ridurre il volume della cassa di circa 150.000 metri cubi. Ciò comprende anche la riduzione del fronte di attracco, l'espansione del canale (da 45 metri a 130 metri) e una diversa sistemazione dei confini terrestri e della sponda occidentale del canale. Qui saranno piantati alberi e arbusti in un design simile a "dune" per proteggere l'area dal traffico veicolare. Queste azioni rappresentano interventi di riqualificazione paesaggistica in linea con quanto previsto nell'ambito del "Progetto di valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" nel Piano Paesaggistico Territoriale Regionale vigente. Il progetto darà vita a un parco verde costiero che coprirà un'area di circa 50.000 metri quadrati e che potrà ospitare la flora e la fauna selvatica, oltre a essere accessibile al pubblico, con un impatto visivo e ambientale significativo. L'area verde sarà attraversata da una passeggiata pedonale lunga circa 670 metri, collegando l'accesso stradale alla nuova foce del Fiume Grande.



# Shipping Italy

Brindisi

## Torna il sereno fra Versalis (Eni) e il porto di Brindisi

Porti interventi che, secondo quanto convenuto da entrambe le parti, di fatto azzereranno le eventuali insorgenze di interferenze tra la realizzanda cassa di colmata e l'operatività futura del pontile Versalis e del sito Petrochimico di Redazione SHIPPING ITALY Il porto di Brindisi e Versalis (Eni) hanno fatto la pace. Ad annunciarlo in una nota è stata la stessa **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** che, a proposito della cassa di colmata prevista nello scalo pugliese, le parti hanno trovato un accordo ed è quindi cessata la materia del contendere in merito ai lavori di realizzazione dell'opera. L'Ente portuale effettuerà, sul molo Polimeri, interventi strutturali che garantiranno la piena operatività dell'infrastruttura. "Nella giornata di ieri, mercoledì 27 marzo, la società Eni Versalis ha depositato una propria dichiarazione con la quale chiede al Giudice amministrativo di concludere il giudizio, dichiarando la sopravvenuta cessazione della materia del contendere in merito ai lavori di realizzazione della cassa di colmata, opera rientrante nell'ambito del progetto 'completamento della infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrochimico e Costa Morena est', chiudendo, pertanto, bonariamente e definitivamente il contenzioso" spiega la port authority. L'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, dopo aver ascoltato le esigenze rappresentate dalla società chimica di Eni, "al fine di garantire, in ottica di potenziamento e di sviluppo delle attività della società, l'operatività e la sicurezza delle movimentazioni dei prodotti in ingresso e in uscita dal sito petrolchimico, si era formalmente impegnata a posizionare una briccola e relativa passerella in testata al molo, in concessione alla società. La briccola, o mooring dolphin, servirà, nel futuro, ad assistere al meglio il possibile ormeggio di naviglio diverso, rispetto a quello attuale, consentendo l'attracco anche con sporgenza prua nave rispetto a filo del molo attuale" fa sapere l'**Autorità di sistema portuale**. Si tratta di interventi che, secondo quanto convenuto da entrambe le parti, di fatto azzereranno le eventuali insorgenze di interferenze tra la realizzanda cassa di colmata e l'operatività futura del pontile Versalis e del sito Petrochimico. "Abbiamo il dovere di incentivare e di accompagnare lo sviluppo delle realtà economico-produttive locali" commenta il presidente della port authority Ugo Patroni Griffi. "Eni Versalis - aggiunge - ha progetti importanti per lo stabilimento di Brindisi. Sono azioni strategiche, atte a promuovere un'economia sostenibile e inclusiva, capace di creare opportunità occupazionali concrete e favorire l'innovazione e la crescita di tutto il territorio. Come si ricorderà, la realizzazione della cassa di colmata, opera ritenuta strategica per lo sviluppo del porto di Brindisi, e la proposta di nomina dei relativi commissari straordinari era stata inserita,



## Shipping Italy

Brindisi

---

nel marzo 2022, nell'elenco delle 15 nuove opere pubbliche complesse da commissariare, nell'ambito del cosiddetto 'Sblocca cantieri'. L'appalto rientra nel quadro economico dell'opera denominata "Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale", relativamente alla realizzazione della colmata nell'area posta tra la radice del Molo polimeri e la foce del canale Fiume Grande", a valere sul Programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), per un importo di circa 43 milioni di euro. Si tratta della somma più rilevante di procedure d'appalto avviate in un porto nel sud Italia, dopo Palermo. La port authority di Brindisi, una volta realizzata la cassa di colmata, potrà avviare il dragaggio per avere fondali più profondi nelle aree maggiormente operative: da circa -8 metri (batimetria media attuale) a -12 nell'area di S. Apollinare, da circa -11 fino a -14 lungo il canale di accesso al porto interno, da circa -11 fino a -14 nell'area di contorno alle calate di Costa Morena. Nel nuovo progetto, oltre alla riduzione delle dimensioni in pianta della cassa, si è lavorato per aumentare in modo significativo la superficie permeabile e ridurre il volume della cassa di circa 150.000 metri cubi. Ciò comprende anche la riduzione del fronte di attracco, l'espansione del canale (da 45 metri a 130 metri) e una diversa sistemazione dei confini terrestri e della sponda occidentale del canale. Qui, secondo i progetti della port authority, saranno piantati alberi e arbusti in un design simile a 'dune' per proteggere l'area dal traffico veicolare. Queste azioni rappresentano interventi di riqualificazione paesaggistica in linea con quanto previsto nell'ambito del "Progetto di valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" nel Piano Paesaggistico Territoriale Regionale vigente. Il progetto darà vita a un parco verde costiero che coprirà un'area di circa 50.000 metri quadrati e che potrà ospitare la flora e la fauna selvatica, oltre a essere accessibile al pubblico, con un impatto visivo e ambientale significativo. L'area verde sarà attraversata da una passeggiata pedonale lunga circa 670 metri, collegando l'accesso stradale alla nuova foce del Fiume Grande. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



## Puglia Live

Taranto

### I sindacati in costante monitoraggio su inter proroga della TARANTO PORT WORKERS AGENCY

I sindacati dei Trasporti di CGIL, CISL e UIL continuano a monitorare l'andamento dell'iter di proroga dello strumento normativo che consente l'esistenza della Taranto Port Workers Agency attraverso un contatto continuo con la AdSP del Mar Ionio, i deputati Ionici e le rispettive Segreterie Nazionali. "Purtroppo ad oggi la discussione degli emendamenti relativi alla conversione in legge del DI Lavoro alla Camera dei Deputati - dicono i segretari generali di FILT CGIL, FIT CISL e UIL TRASPORTI - non è stata ancora calendarizzata e quindi non si hanno certezze sull'orientamento del Governo circa la prosecuzione e il relativo rifinanziamento del lo strumento di politica attiva del lavoro nonostante, per connesso, questa ipotesi non sia mai negata nettamente da alcuno e sostenuta da più parti". "Per queste ragioni - affermano rispettivamente Michele De Ponzio, Gianluca Semitaio e Carmelo Sasso - pur fortemente preoccupati circa questo ulteriore ritardo nella definizione di una questione di vitale importanza per centinaia di famiglie Tarantine continueremo a monitorare, dopo la pausa istituzionale concomitante con le festività di Pasqua, l'andamento dell'iter autorizzativo della conversione del DI lavoro con particolare riferimento alla proroga della TPWA". "Nel contempo - continuano i sindacati di categoria - si stanno definendo ulteriori soluzioni da mettere in campo in caso di mancato inserimento del sopra citato DI lavoro della indispensabile proroga , al fine di tutelare la platea di lavoratrici e lavoratori in oggetto consentendo lo sviluppo dei Corsi di riqualificazione professionali finanziati da Regione Puglia e AdSP già al centro dell'intesa recentemente sottoscritta con la Task Force per l'occupazione". E concludono: "Comprendendo e condividendo tutte le preoccupazioni dei lavoratori che sono le nostre, da anni, chiediamo di avere ancora una volta pazienza nell'attendere che gli eventi si sviluppino e ci consentano di individuare e mettere in campo le migliori soluzioni per la tutela di questa platea di lavoratrici e lavoratori, sottolineando come ove perdurasse questa incertezza senza l'individuazione di misure alternative per la risoluzione della problematica, le scriventi OO.SS. saranno costrette inevitabilmente alla mobilitazione".



**(Sito) Ansa**

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

**Infrastrutture e intermodalità, convegno Unioncamere Calabria**

"Infrastrutture e intermodalità: leve competitive per gli imprenditori calabresi" è stato il tema di un roadshow per la presentazione dei risultati del Progetto del Fondo perequativo infrastrutture 2021-2022, promosso e organizzato da Unioncamere Calabria e dalle Camere di commercio calabresi. Sono stati presentati l'aggiornamento del "Libro Bianco regionale delle priorità infrastrutturali del sistema imprenditoriale della Calabria - Edizione 2023" realizzato in collaborazione con Uniontrasporti, i risultati di una indagine in quasi 800 imprese calabresi dei settori della manifattura e dei trasporti e logistica sui costi della logistica, i fabbisogni energetici e gli strumenti di attrazione di investimenti ed infine uno "Studio sull'accessibilità del sistema aeroportuale calabrese con mezzo privato e pubblico" sviluppato dall'Università della Calabria, dipartimento di Ingegneria civile per conto di Unioncamere Calabria-Uniontrasporti, al fine di individuare criticità e potenzialità per meglio favorire la mobilità delle persone e delle merci. Ad introdurre i lavori Antonino Tramontana, presidente di Unioncamere Calabria. "Sono lieto di presiedere la giornata odierna - ha sostenuto - che si pone a chiusura della seconda annualità del progetto Fdp 2021-2022 incentrato sulle infrastrutture, che in modo trasversale rappresentano indubbiamente una leva strategica a supporto dello sviluppo economico dell'intera regione. Abbiamo presentato la seconda edizione del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del sistema imprenditoriale della Calabria, uno studio che ha previsto il monitoraggio dello stato di avanzamento dei 12 interventi prioritari definiti nell'edizione 2022, rilevandone le criticità di realizzazione su almeno 5 interventi, nonché un focus sulle opere ritenute più urgenti, indifferibili, in funzione di un'accelerazione delle dinamiche di crescita economica, sociale e turistica. Si tratta del potenziamento del porto di Gioia Tauro, dello sviluppo della portualità turistica e commerciale nel suo complesso, del miglioramento dell'accessibilità del sistema aeroportuale, dell'alta velocità a Reggio Calabria, dell'ammodernamento della SS 106 e dell'adeguamento della linea ferroviaria ionica, con interventi di velocizzazione ed elettrificazione". "Stiamo lavorando alacremente sul tema dei trasporti - ha detto l'assessora regionale ai trasporti Emma Staine - per recuperare un gap che abbiamo ereditato dai governi precedenti. Il presidente della Giunta è in stretta sinergia con il ministro Salvini che con decreto interministeriale ha individuato i tratti dell'asse Sibari-Catanzaro della statale 106 da finanziare con i 3 miliardi stanziati nella legge di bilancio 2023. Le risorse di supporto allo sviluppo del sistema regionale dei trasporti non sono mai mancate, ma è volontà di questo governo regionale investirle nella migliore direzione per ottenere risultati oggettivi. Il Ponte sullo Stretto rappresenta un volano per l'economia della

**Ait**  
**(Sito) Ansa**

**Infrastrutture e intermodalità, convegno Unioncamere Calabria**

03/28/2024 17:11

"Infrastrutture e intermodalità: leve competitive per gli imprenditori calabresi" è stato il tema di un roadshow per la presentazione dei risultati del Progetto del Fondo perequativo infrastrutture 2021-2022, promosso e organizzato da Unioncamere Calabria e dalle Camere di commercio calabresi. Sono stati presentati l'aggiornamento del "Libro Bianco regionale delle priorità infrastrutturali del sistema imprenditoriale della Calabria - Edizione 2023" realizzato in collaborazione con Uniontrasporti, i risultati di una indagine in quasi 800 imprese calabresi dei settori della manifattura e dei trasporti e logistica sui costi della logistica, i fabbisogni energetici e gli strumenti di attrazione di investimenti ed infine uno "Studio sull'accessibilità del sistema aeroportuale calabrese con mezzo privato e pubblico" sviluppato dall'Università della Calabria, dipartimento di Ingegneria civile per conto di Unioncamere Calabria-Uniontrasporti, al fine di individuare criticità e potenzialità per meglio favorire la mobilità delle persone e delle merci. Ad introdurre i lavori Antonino Tramontana, presidente di Unioncamere Calabria. "Sono lieto di presiedere la giornata odierna - ha sostenuto - che si pone a chiusura della seconda annualità del progetto Fdp 2021-2022 incentrato sulle infrastrutture, che in modo trasversale rappresentano indubbiamente una leva strategica a supporto dello sviluppo economico dell'intera regione. Abbiamo presentato la seconda edizione del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del sistema imprenditoriale della Calabria, uno studio che ha previsto il monitoraggio dello stato di avanzamento dei 12 interventi prioritari definiti nell'edizione 2022, rilevandone le criticità di realizzazione su almeno 5 interventi, nonché un focus sulle opere ritenute più urgenti, indifferibili, in funzione di un'accelerazione delle dinamiche di crescita economica, sociale e turistica. Si tratta del potenziamento del porto di Gioia Tauro, dello sviluppo della portualità turistica e commerciale nel suo complesso, del miglioramento dell'accessibilità del sistema aeroportuale, dell'alta velocità a Reggio Calabria, dell'ammodernamento della SS 106 e dell'adeguamento della linea ferroviaria ionica, con interventi di velocizzazione ed elettrificazione". "Stiamo lavorando alacremente sul tema dei trasporti - ha detto l'assessora regionale ai trasporti Emma Staine - per recuperare un gap che abbiamo ereditato dai governi precedenti. Il presidente della Giunta è in stretta sinergia con il ministro Salvini che con decreto interministeriale ha individuato i tratti dell'asse Sibari-Catanzaro della statale 106 da finanziare con i 3 miliardi stanziati nella legge di bilancio 2023. Le risorse di supporto allo sviluppo del sistema regionale dei trasporti non sono mai mancate, ma è volontà di questo governo regionale investirle nella migliore direzione per ottenere risultati oggettivi. Il Ponte sullo Stretto rappresenta un volano per

**(Sito) Ansa****Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Vibo Valentia**

Calabria e dell'Italia intera, basti pensare che se per la regione Lombardia la ricaduta positiva comporterebbe un incremento del Pil dell'1%, per la Calabria si tratterebbe di un aumento pari a 20 punti. Lo stesso contratto di servizio Tpl, fermo a 30 anni fa, oggi è più oneroso perché il territorio è considerato 'fine corsa'; con il ponte, invece, si otterrebbe un risparmio stimato, ogni anno, dai 5 ai 10 milioni. Al netto di ogni considerazione, il nostro impegno spazia dunque dalla realizzazione della grande opera, alla creazione di un'applicazione per digitalizzare il sistema dei trasporti, alla pianificazione di orari cadenzati ferro-gomma, all'aggiornamento delle gare dei contratti di servizio". Secondo l'analisi dei dati che ha fatto da cornice all'indagine, realizzata da Uniontrasporti, le imprese della manifattura e quelle dei trasporti e della logistica operative in Calabria ravvisano un'incidenza media dei costi della logistica pari a circa il 22% del totale del fatturato, a fronte di una media nazionale dell'8%. Tale dato, sostanzialmente omogeneo nell'ambito di tutti i territori della regione (oscilla tra il 16% per Crotone e Vibo, e il 26% per Catanzaro), è più marcato tra gli operatori dei trasporti (46%). I costi della logistica nel 2022 sono risultati in netto aumento su base tendenziale (sul 2021) per oltre il 73% delle imprese che hanno riscontrato un incremento medio dei costi del +26% rispetto all'anno precedente. Dallo studio predisposto dal dipartimento di Ingegneria civile dell'Unical, prosegue la nota, emergono importanti criticità in termini di accessibilità ai 3 aeroporti calabresi sia su mezzo di trasporto privato che tramite Tpl, dovute a carenze infrastrutturali, alla mancanza di integrazione modale e tariffaria e alla quasi totale assenza di adeguati sistemi di informazione all'utenza. Per contro, emerge un forte potenziale degli aeroporti supportato dalla vocazione turistica che potrà essere sviluppato valorizzando il patrimonio storico, culturale, naturalistico ed enogastronomico della Calabria e adeguando le strutture ricettive e le infrastrutture aeroportuali a servizio dei passeggeri in arrivo. "La Calabria - ha sostenuto Rosanna Guzzo, Uniontrasporti - può recuperare il ritardo di sviluppo accumulato nei decenni anche attrezzandosi con un sistema dei trasporti al passo con le sfide globali che gli faccia superare la marginalità fisica rispetto al Paese e sfruttare la posizione centrale nel Mediterraneo. Le analisi di Uniontrasporti con l'aggiornamento dei Kpi descrivono un territorio che ha ampi margini di miglioramento su logistica e ferrovie, ma anche sul digitale. Performance buone si registrano, invece, dalla portualità, con un indicatore superiore alla media nazionale del 55%, e dell'energia, con Crotone ottava provincia in Italia, per l'utilizzo dell'energia che ha a disposizione, tenendo conto soprattutto delle fonti rinnovabili. Le opere richieste a gran voce dagli imprenditori calabresi servono loro proprio per ampliare i mercati di riferimento, per migliorare la mobilità interna e rendere la rete dei trasporti regionale più sostenibile, sicura ed efficace".



## Stretto Web

**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia**

### **Unioncamere Calabria, il roadshow camerale su infrastrutture e trasporti**

Manifattura, trasporti e logistica delle infrastrutture calabresi: dalla ss106 al Porto di Gioia Tauro fino al Ponte sullo Stretto Si è svolto oggi giovedì 28 marzo, a partire dalle ore 10.00, presso la sede di Unioncamere Calabria a Lamezia Terme il roadshow dal titolo "Infrastrutture e intermodalità: leva competitiva per gli imprenditori calabresi", evento di presentazione dei risultati del Progetto del Fondo Perequativo Infrastrutture 2021-2022, promosso e organizzato da Unioncamere Calabria e dalle Camere di commercio calabresi. Nel corso dell'evento sono stati presentati l'aggiornamento del "Libro Bianco regionale delle priorità infrastrutturali del **sistema imprenditoriale della Calabria - Edizione 2023**" realizzato in collaborazione con Uniontrasporti, i risultati di una importante indagine effettuata presso quasi 800 imprese calabresi che afferiscono ai settori della manifattura e dei trasporti e logistica su tematiche relative ai costi della logistica, ai fabbisogni energetici e agli strumenti di attrazione di investimenti. Infine, uno "Studio sull'accessibilità del **sistema aeroportuale calabrese con mezzo privato e pubblico**" sviluppato dall'Università della Calabria, Dipartimento di Ingegneria Civile per conto di Unioncamere Calabria-Uniontrasporti, al fine di individuare criticità e potenzialità per meglio favorire la mobilità delle persone e delle merci. Ad introdurre i lavori dell'evento, con i saluti istituzionali, è stato Antonino Tramontana, Presidente di Unioncamere Calabria. "Sono lieto di presiedere la giornata odierna che si pone a chiusura della seconda annualità del progetto F.d.P. 2021-2022 incentrato sul tema delle infrastrutture, che in modo trasversale rappresentano indubbiamente una leva strategica a supporto dello sviluppo economico dell'intera regione". "Abbiamo presentato nel corso dei lavori la seconda edizione del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del **sistema imprenditoriale della Calabria** - afferma Tramontana - uno studio che ha previsto il monitoraggio dello stato di avanzamento dei 12 interventi prioritari definiti nell'edizione del 2022, rilevandone le criticità di realizzazione su almeno 5 interventi, nonché un focus sulle opere ritenute più urgenti, "indifferibili", in funzione di un'accelerazione delle dinamiche di crescita economica, sociale e turistica". "Si tratta nello specifico del potenziamento del porto di Gioia Tauro , dello sviluppo della portualità turistica e commerciale nel suo complesso, del miglioramento dell'accessibilità del **sistema aeroportuale regionale** , dell'estensione dell' alta velocità fino a Reggio Calabria , dell'ammodernamento della SS e dell' adeguamento della linea ferroviaria ionica , con interventi di velocizzazione ed elettrificazione" È seguito poi l'intervento dell'Assessore regionale alle Politiche Sociali e Trasporti Emma Staine "Stiamo lavorando alacremente sul tema dei trasporti per recuperare un gap importante che abbiamo ereditato dai governi precedenti il Presidente della Giunta regionale è in stretta sinergia con il Ministro Salvini



Manifattura, trasporti e logistica delle infrastrutture calabresi: dalla ss106 al Porto di Gioia Tauro fino al Ponte sullo Stretto Si è svolto oggi giovedì 28 marzo, a partire dalle ore 10.00, presso la sede di Unioncamere Calabria a Lamezia Terme il roadshow dal titolo "Infrastrutture e intermodalità: leva competitiva per gli imprenditori calabresi", evento di presentazione dei risultati del Progetto del Fondo Perequativo Infrastrutture 2021-2022, promosso e organizzato da Unioncamere Calabria e dalle Camere di commercio calabresi. Nel corso dell'evento sono stati presentati l'aggiornamento del "Libro Bianco regionale delle priorità infrastrutturali del **sistema imprenditoriale della Calabria - Edizione 2023**" realizzato in collaborazione con Uniontrasporti, i risultati di una importante indagine effettuata presso quasi 800 imprese calabresi che afferiscono ai settori della manifattura e dei trasporti e logistica su tematiche relative ai costi della logistica, ai fabbisogni energetici e agli strumenti di attrazione di investimenti. Infine, uno "Studio sull'accessibilità del sistema aeroportuale calabrese con mezzo privato e pubblico" sviluppato dall'Università della Calabria, Dipartimento di Ingegneria Civile per conto di Unioncamere Calabria-Uniontrasporti, al fine di individuare criticità e potenzialità per meglio favorire la mobilità delle persone e delle merci. Ad introdurre i lavori dell'evento, con i saluti istituzionali, è stato Antonino Tramontana, Presidente di Unioncamere Calabria. "Sono lieto di presiedere la giornata odierna che si pone a chiusura della seconda annualità del progetto F.d.P. 2021-2022 incentrato sul tema delle infrastrutture, che in modo trasversale rappresentano indubbiamente una leva strategica a supporto dello sviluppo economico dell'intera regione". "Abbiamo presentato nel corso dei lavori la seconda edizione del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del **sistema imprenditoriale della Calabria** - afferma Tramontana - uno studio che ha previsto il monitoraggio dello stato di avanzamento dei 12 interventi prioritari definiti nell'edizione del 2022, rilevandone le criticità di realizzazione su almeno 5 interventi, nonché un focus sulle opere ritenute più urgenti, "indifferibili", in funzione di un'accelerazione delle dinamiche di crescita economica, sociale e turistica". "Si tratta nello specifico del potenziamento del porto di Gioia Tauro , dello sviluppo della portualità turistica e commerciale nel suo complesso, del miglioramento dell'accessibilità del **sistema aeroportuale regionale** , dell'estensione dell' alta velocità fino a Reggio Calabria , dell'ammodernamento della SS e dell' adeguamento della linea ferroviaria ionica , con interventi di velocizzazione ed elettrificazione" È seguito poi l'intervento dell'Assessore regionale alle Politiche Sociali e Trasporti Emma Staine "Stiamo lavorando alacremente sul tema dei trasporti per recuperare un gap importante che abbiamo ereditato dai governi precedenti il Presidente della Giunta regionale è in stretta sinergia con il Ministro Salvini

## Stretto Web

**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Vibo Valentia**

---

che con decreto interministeriale ha individuato i tratti dell'asse Sibari-Catanzaro della strada statale 106 Jonica da finanziare con i 3 miliardi di euro stanziati nella legge di bilancio 2023. "Le risorse a supporto dello sviluppo del **sistema** regionale dei trasporti non sono mai mancate, ma è volontà di questo governo regionale investirle nella migliore direzione per ottenere risultati oggettivi. Il Ponte sullo Stretto - continua - rappresenta un volano per l'economia della Calabria e dell'Italia intera, basti pensare che se per la regione Lombardia la ricaduta positiva comporterebbe un incremento del PIL dell'1%, per la Calabria si tratterebbe di un aumento pari a 20 punti percentuali". "Lo stesso contratto di servizio Trasporto Pubblico Locale (TPL), fermo a 30 anni addietro, oggi è più oneroso perché il territorio regionale è considerato "fine corsa"; con la realizzazione del ponte sullo Stretto, invece, si otterrebbe un risparmio stimato, ogni anno, dai 5 ai 10 milioni di euro. Al netto di ogni considerazione, il nostro impegno spazia dunque dalla realizzazione della grande opera infrastrutturale, alla creazione di un'applicazione per digitalizzare il **sistema** dei trasporti, alla pianificazione di orari cadenzati ferro-gomma, all'aggiornamento delle gare dei contratti di servizio". Secondo l'analisi dei dati che ha fatto da cornice all'indagine, realizzata da Uniontrasporti, le imprese della manifattura e quelle dei trasporti e della logistica operative in Calabria ravvisano un'incidenza media dei costi della logistica pari a circa il 22% del totale del fatturato aziendale, a fronte di una media nazionale stimata che si aggira sull'8%. Tale dato, sostanzialmente omogeneo nell'ambito di tutti i territori della regione (oscilla tra il 16% per Crotone e Vibo Valentia, e il 26% per Catanzaro), è ben più marcato presso gli operatori dei trasporti (raggiunge il 46%). In generale, i costi della logistica nel 2022 sono risultati in netto aumento su base tendenziale (confronto con il 2021), è così per oltre il 73% delle imprese della Calabria che nello specifico hanno riscontrato un incremento medio dei costi pari al +26% rispetto all'anno precedente. Dallo studio predisposto dal Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università della Calabria emergono importanti criticità in termini di accessibilità ai tre aeroporti calabresi sia su mezzo di trasporto privato che tramite TPL su gomma e su ferro, prevalentemente dovute a carenze infrastrutturali, alla mancanza di integrazione modale e tariffaria e alla quasi totale assenza di adeguati sistemi di informazione all'utenza. Per contro, emerge un forte potenziale di tutti e tre gli aeroporti della regione supportato dalla vocazione turistica del territorio calabrese che potrà essere sviluppato valorizzando il patrimonio storico, culturale, naturalistico ed enogastronomico della Calabria e adeguando le strutture ricettive e le infrastrutture aeroportuali a servizio dei passeggeri in arrivo sugli scali calabresi. "La Calabria può recuperare il ritardo di sviluppo accumulato nei decenni - dice Rosanna Guzzo , Uniontrasporti - anche attrezzandosi con un **sistema** dei trasporti al passo con le sfide globali che gli faccia superare la marginalità fisica rispetto al Paese e sfruttare la posizione centrale nel Mediterraneo . Le analisi messe in campo da Uniontrasporti con l'aggiornamento dei KPI descrivono un territorio che ha ampi margini di miglioramento sul fronte della logistica e delle ferrovie, ma anche del digitale" " Performance buone si registrano, invece, dal punto di vista della



## Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

---

portualità , con un indicatore superiore alla media nazionale del 55%, e dell'energia, con Crotone ottava provincia in Italia, per l'utilizzo dell'energia che ha a disposizione, tenendo conto soprattutto delle fonti rinnovabili. Le opere richieste a gran voce dagli imprenditori calabresi servono loro proprio per ampliare i mercati di riferimento, per migliorare la mobilità interna e rendere la rete dei trasporti regionale più sostenibile, sicura ed efficace." Sono intervenuti: Valeria Adriana Scopelliti , Dirigente Settore 4, Regione Calabria Dipartimento Sviluppo Economico e Attrattori Culturali; Gabriella Mazzulla , Prof.ssa Ordinaria di Ingegneria dei Trasporti, Dipartimento di Ingegneria Civile, Università della Calabria; Laura Eboli , Prof.ssa Associata di Ingegneria dei Trasporti, Dipartimento di Ingegneria Civile, Università della Calabria; Massimiliano Maccarone , Direttore Area IV Tecnica, **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto; Andrea Agostinelli , Presidente **Autorità di Sistema Portuale** dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio; Alessandro Guerri , Segretario Generale **Autorità di Sistema Portuale** dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. Per approfondire:.



## Porto di Olbia: affidato lotto di gara per servizi di trasporto passeggeri

(FERPRESS) **Olbia**, 28 MAR Sarà la SCIA Consorzio Italiano Autoservizi S.r.l. di Sassari a gestire, per il prossimo quadriennio, il servizio di bus navetta gratuito per il tratto stazione marittima nave e viceversa del **porto** dell'Isola Bianca. È di ieri la firma del decreto di aggiudicazione del II lotto della gara d'appalto per l'affidamento dei servizi ai passeggeri nel **porto** di **Olbia**. La società di Sassari, infatti, ha ottenuto il miglior punteggio tra le cinque imprese ammesse alla procedura, con un ribasso del 35,23 per cento sull'importo fissato a base d'asta, pari a 120 euro l'ora per navetta. Il lotto aggiudicato si aggiunge a quello già affidato, nel mese di dicembre 2023, al Raggruppamento temporaneo di imprese SPS Srl e Fast Srl, entrambe di **Olbia**, per l'attività di info point, deposito bagagli, con assistenza ai passeggeri in imbarco, sbarco e transito e supporto a quelli con mobilità ridotta. Ancora qualche settimana di tempo, invece, per la conclusione della valutazione delle offerte relative al servizio di accoglimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli in arrivo ed in partenza per gli scali di **Olbia** e, novità di questo bando, di Golfo Aranci (obiettivo di sfruttare efficacemente l'area, recentemente riqualificata, delle ex ferrovie ed impedire, così, la congestione della viabilità urbana). Lotto, quest'ultimo, per il quale la commissione di gara, prima di procedere all'apertura delle offerte economiche, ha ritenuto di sottoporre specifici quesiti all'ANAC con conseguente dilatamento delle tempistiche dell'iter. L'intero pacchetto di servizi, messo a gara nell'aprile 2023 per un valore di circa 13 milioni e 790 mila euro, introdurrà sostanziali novità rispetto a quanto finora reso nel **porto** olbiese. A partire, appunto, dalla durata quadriennale, che incentiverà le società aggiudicatarie ad investire maggiormente sui servizi offerti e, nello specifico del I lotto, da un sistema di valutazione delle offerte che mirerà a premiare l'introduzione di innovazioni tecnologiche (nuovi pannelli per l'infomobilità, applicativi smart ecc..) e la qualità del piano di assorbimento dei lavoratori alle dipendenze dell'operatore uscente. Con la firma del decreto di aggiudicazione consegniamo anche il II lotto della gara per i servizi ai passeggeri del **porto** di **Olbia** spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Forti degli ultimi chiarimenti resi dall'ANAC, contiamo di arrivare velocemente ad individuare anche l'operatore che gestirà il pacchetto più consistente e complesso della procedura di modo che, già dalla tarda primavera, i passeggeri in arrivo e partenza dai porti di **Olbia** e Golfo Aranci possano contare su una stabile qualità dei servizi .

FerPress

**Porto di Olbia: affidato lotto di gara per servizi di trasporto passeggeri**



03/28/2024 11:22

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. Sei abbonato? Accedi >> L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + Iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Per informazioni e abbonamenti, contattare la segreteria di redazione: [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it) La Spezia [19 Aprile 2024] [23 Maggio 2024 - 24 Maggio 2024] Ravenna [23 Maggio 2024 - 24 Maggio 2024] [04 Ottobre 2024 - 05 Ottobre 2024] Iscriviti gratuitamente alla DailyLetter FerPress e a Mobility Magazine.

# Olbia Notizie

Olbia Golfo Aranci

## Servizi di trasporto passeggeri nel porto di Olbia: aggiudicato il secondo loto

**OLBIA.** Sarà la SCIA - Consorzio Italiano Autoservizi S.r.l. di Sassari a gestire, per il prossimo quadriennio, il servizio di bus navetta gratuito per il tratto stazione marittima - nave e viceversa del **porto** dell'Isola Bianca. È di ieri la firma del decreto di aggiudicazione del II loto della gara d'appalto per l'affidamento dei servizi ai passeggeri nel **porto** di **Olbia**. La società di Sassari, infatti, ha ottenuto il miglior punteggio tra le cinque imprese ammesse alla procedura, con un ribasso del 35,23 per cento sull'importo fissato a base d'asta, pari a 120 euro l'ora per navetta. Il loto aggiudicato ieri si aggiunge a quello già affidato, nel mese di dicembre 2023, al Raggruppamento temporaneo di imprese SPS Srl e Fast Srl, entrambe di **Olbia**, per l'attività di info point, deposito bagagli, con assistenza ai passeggeri in imbarco, sbarco e transito e supporto a quelli con mobilità ridotta. Ancora qualche settimana di tempo, invece, per la conclusione della valutazione delle offerte relative al servizio di accoglimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli in arrivo ed in partenza per gli scali di **Olbia** e, novità di questo bando, di Golfo Aranci (obiettivo di sfruttare efficacemente l'area, recentemente riqualificata, delle ex ferrovie ed impedire, così, la congestione della viabilità urbana). Lotto, quest'ultimo, per il quale la commissione di gara, prima di procedere all'apertura delle offerte economiche, ha ritenuto di sottoporre specifici quesiti all'ANAC con conseguente dilatamento delle tempistiche dell'iter. L'intero pacchetto di servizi, messo a gara nell'aprile 2023 per un valore di circa 13 milioni e 790 mila euro, introdurrà sostanziali novità rispetto a quanto finora reso nel **porto** olbiese. A partire, appunto, dalla durata quadriennale, che incentiverà le società aggiudicatarie ad investire maggiormente sui servizi offerti e, nello specifico del I loto, da un sistema di valutazione delle offerte che mirerà a premiare l'introduzione di innovazioni tecnologiche (nuovi pannelli per l'infomobilità, applicativi smart ecc..) e la qualità del piano di assorbimento dei lavoratori alle dipendenze dell'operatore uscente. "Con la firma del decreto di aggiudicazione consegniamo anche il II loto della gara per i servizi ai passeggeri del **porto** di **Olbia** - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Forti degli ultimi chiarimenti resi dall'ANAC, contiamo di arrivare velocemente ad individuare anche l'operatore che gestirà il pacchetto più consistente e complesso della procedura di modo che, già dalla tarda primavera, i passeggeri in arrivo e partenza dai porti di **Olbia** e Golfo Aranci possano contare su una stabile qualità dei servizi". © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.

Olbia Notizie	
<b>Servizi di trasporto passeggeri nel porto di Olbia: aggiudicato il secondo loto</b>	
03/28/2024 12:13	Vinicio Capossella
<p><b>OLBIA.</b> Sarà la SCIA - Consorzio Italiano Autoservizi S.r.l. di Sassari a gestire, per il prossimo quadriennio, il servizio di bus navetta gratuito per il tratto stazione marittima - nave e viceversa del porto dell'Isola Bianca. È di ieri la firma del decreto di aggiudicazione del II loto della gara d'appalto per l'affidamento dei servizi ai passeggeri nel porto di Olbia. La società di Sassari, infatti, ha ottenuto il miglior punteggio tra le cinque imprese ammesse alla procedura, con un ribasso del 35,23 per cento sull'importo fissato a base d'asta, pari a 120 euro l'ora per navetta. Il loto aggiudicato ieri si aggiunge a quello già affidato, nel mese di dicembre 2023, al Raggruppamento temporaneo di imprese SPS Srl e Fast Srl, entrambe di Olbia, per l'attività di info point, deposito bagagli, con assistenza ai passeggeri in imbarco, sbarco e transito e supporto a quelli con mobilità ridotta. Ancora qualche settimana di tempo, invece, per la conclusione della valutazione delle offerte relative al servizio di accoglimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli in arrivo ed in partenza per gli scali di <b>Olbia</b> e, novità di questo bando, di Golfo Aranci (obiettivo di sfruttare efficacemente l'area, recentemente riqualificata, delle ex ferrovie ed impedire, così, la congestione della viabilità urbana). Lotto, quest'ultimo, per il quale la commissione di gara, prima di procedere all'apertura delle offerte economiche, ha ritenuto di sottoporre specifici quesiti all'ANAC con conseguente dilatamento delle tempistiche dell'iter. L'intero pacchetto di servizi, messo a gara nell'aprile 2023 per un valore di circa 13 milioni e 790 mila euro, introdurrà sostanziali novità rispetto a quanto finora reso nel porto olbiese. A partire, appunto, dalla durata quadriennale, che incentiverà le società aggiudicatarie ad investire maggiormente sui servizi offerti e, nello specifico del I loto, da un sistema di valutazione delle offerte che mirerà a premiare l'introduzione di innovazioni tecnologiche (nuovi pannelli per l'infomobilità, applicativi smart ecc..) e la qualità del piano di assorbimento dei lavoratori alle dipendenze dell'operatore uscente. "Con la firma del decreto di aggiudicazione consegniamo anche il II loto della gara per i servizi ai passeggeri del <b>porto</b> di <b>Olbia</b> - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Forti degli ultimi chiarimenti resi dall'ANAC, contiamo di arrivare velocemente ad individuare anche l'operatore che gestirà il pacchetto più consistente e complesso della procedura di modo che, già dalla tarda primavera, i passeggeri in arrivo e partenza dai porti di <b>Olbia</b> e Golfo Aranci possano contare su una stabile qualità dei servizi". © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.</p>	



## Wärtsilä, Ugl Metalmeccanici: "Si comincia a fare sul serio? Noi ci siamo"

Wärtsilä, Ugl Metalmeccanici: "Si comincia a fare sul serio? Noi ci siamo" "Un piano c'è, 1.000 carri ferroviari e 3.000 carrelli per 300 lavoratori dell'area produzione Wärtsilä, ma per poter partire con il progetto il 1° luglio 2024, Msc ha posto alcune condizioni a Regione, **autorità portuale**, ministeri del Lavoro, delle Finanze e del Made in Italy. Forse si comincia a fare sul serio, noi ce lo auguriamo". Così il Segretario Confederale Ugl, Adelmo Barbarossa che, insieme all'operatrice della Segreteria Nazionale Ugl Metalmeccanici, Vittoria Buccarini, hanno partecipato al tavolo di confronto sulla crisi Wärtsilä Italia nella sede del Mimit. Wärtsilä, Ugl Metalmeccanici: "Si comincia a fare sul serio? Noi ci siamo" "La cautela è d'obbligo, viste le precedenti vicissitudini. Ma ci sono alcuni aspetti importanti da riferire: sono stretti i tempi per definire l'accordo di programma, arrivare ad un'intesa chiara e condivisa e ad un accordo tra Msc e sigle sindacali sui tempi di integrazione del personale nella nuova realtà industriale e sugli aspetti retributivi e normativi legati ai Coni Metalmeccanici. Si sta lavorando anche ad una 'road map' mirata al rispetto dei tempi per la partenza del progetto, compresa la consegna dei macchinari, e le attività di adeguamento delle aree che verranno liberate da Wärtsilä, interessate dal progetto industriale. E sono stati già definiti i prossimi incontri per l'accordo di programma, ai quali le sigle sindacali saranno spettatrici, mentre il 23 aprile è stata calendarizzata la prima riunione tra MSC e sindacati, al fine di chiarire tutti gli aspetti legati alla riallocazione di tutto il personale ex Wärtsilä, interessato al passaggio in Msc sul progetto dei carri ferroviari. L'UgIM - ribadisce- continuerà a vigilare e a proporre soluzioni per il futuro occupazionale di tutti i lavoratori interessati e, magari anche, creare ulteriori opportunità occupazionali con Msc o con altre realtà industriali, che intendano operare sul territorio triestino". Roma, 28 marzo 2024.



03/28/2024 17:16

Wärtsilä, Ugl Metalmeccanici: "Si comincia a fare sul serio? Noi ci siamo" "Un piano c'è, 1.000 carri ferroviari e 3.000 carrelli per 300 lavoratori dell'area produzione Wärtsilä, ma per poter partire con il progetto il 1° luglio 2024, Msc ha posto alcune condizioni a Regione, autorità portuale, ministeri del Lavoro, delle Finanze e del Made in Italy. Forse si comincia a fare sul serio, noi ce lo auguriamo". Così il Segretario Confederale Ugl, Adelmo Barbarossa che, insieme all'operatrice della Segreteria Nazionale Ugl Metalmeccanici, Vittoria Buccarini, hanno partecipato al tavolo di confronto sulla crisi Wärtsilä Italia nella sede del Mimit. Wärtsilä, Ugl Metalmeccanici: "Si comincia a fare sul serio? Noi ci siamo" "La cautela è d'obbligo, viste le precedenti vicissitudini. Ma ci sono alcuni aspetti importanti da riferire: sono stretti i tempi per definire l'accordo di programma, arrivare ad un'intesa chiara e condivisa e ad un accordo tra Msc e sigle sindacali sui tempi di integrazione del personale nella nuova realtà industriale e sugli aspetti retributivi e normativi legati ai Coni Metalmeccanici. Si sta lavorando anche ad una 'road map' mirata al rispetto dei tempi per la partenza del progetto, compresa la consegna dei macchinari, e le attività di adeguamento delle aree che verranno liberate da Wärtsilä, interessate dal progetto industriale. E sono stati già definiti i prossimi incontri per l'accordo di programma, ai quali le sigle sindacali saranno spettatrici, mentre il 23 aprile è stata calendarizzata la prima riunione tra MSC e sindacati, al fine di chiarire tutti gli aspetti legati alla riallocazione di tutto il personale ex Wärtsilä, interessato al passaggio in Msc sul progetto dei carri ferroviari. L'UgIM - ribadisce- continuerà a vigilare e a proporre soluzioni per il futuro occupazionale di tutti i lavoratori interessati e, magari anche, creare ulteriori opportunità occupazionali con Msc o con altre realtà industriali, che intendano operare sul territorio triestino". Roma, 28 marzo 2024.

**Stretto Web****Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni****Villa, minoranza ancora all'attacco: "metodo Caminiti e arroganza istituzionale"**

La lunga nota dei Consiglieri Comunali di minoranza del Comune di Villa San Giovanni contro l'Amministrazione del Sindaco Caminiti "La dura presa di posizione assunta dai consiglieri comunali di minoranza di Forza Italia di Villa San Giovanni nel corso dei lavori del consiglio comunale che si è svolto nella giornata di ieri, arriva al culmine di una grave situazione di disagio istituzionale che noi abbiamo inteso evidenziare a sua Eccellenza il Prefetto di Reggio Calabria, che ringraziamo per l'importante confronto avuto. Nella consapevolezza che quanto denunciato anche in quella sede, ovvero la totale mancanza di agibilità democratica che ci ha costretto a sospenderci dalle commissioni consiliari, non può rimanere inascoltato dall' Amministrazione Caminiti e dalla sua Presidente del Consiglio" . Comincia così la nota dei Consiglieri Comunali di minoranza del Comune di Villa San Giovanni Marco Santoro, Daniele Siclari, Stefania Calderone, Domenico De Marco. "In tal senso la sfiducia , seppur non in modo formale, nei confronti della Presidente Trecroci è stato il primo atto obbligato in quanto riteniamo assolutamente inconcepibile il comportamento del Sindaco e della Presidente in particolare che ha continuato a convocare le commissioni consiliari, senza tener conto dell'assenza di ben 4 consiglieri che avevano ufficialmente comunicato già da diversi giorni la decisione dell'autosospensione". "Purtroppo è triste constatare che la nostra presenza ieri per ben due ore presso Palazzo San Giovanni, trascorse in riunioni durante i lavori del Consiglio con i massimi rappresentanti dell'Amministrazione Comunale, non è stata considerata utile , tant'è che l'atteggiamento riscontrato della maggioranza è stato di totale chiusura verso le istanze volte al ripristino dell'agibilità democratica ma dirette esclusivamente alla necessità della squadra di governo di poter approvare i punti previsti all'ordine del giorno per i quali la carenza documentale è stata evidenziata diverse volte". "L'Amministrazione della fretta e dell'urgenza" "L'Amministrazione della fretta e dell'urgenza , che intende continuare ad approvare i punti all'ordine del giorno con "colpi di maggioranza", non fornendo la documentazione a noi rappresentanti della minoranza ed organo di controllo dell'Ente, pensa di poter adottare un "metodo" che è fuori da ogni regola democratica. Il "metodo Caminiti" più volte denunciato come metodo di scarsa trasparenza è da mesi divenuto un "metodo Caminiti - Trecroci" che vede i massimi rappresentanti istituzionali dell'ente svuotare il senso stesso delle presenza delle Commissioni permanenti e l'impossibilità delle stesse di determinarsi sulle tematiche della Città in modo compiuto, facendo venir meno la nostra predisposizione alla collaborazione per il bene della Città, quanto meno sui temi di assoluta valenza che riguardano il territorio". "Ed a nulla sono valsi i nostri sforzi di inizio mandato, non compresi da Sindaco e Presidente e che oggi siamo costretti a rivendicare, come l'approvazione, dopo gli emendamenti presentati, delle linee programmatiche



**Stretto Web****Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

presentate dalla maggioranza ad inizio mandato, evento rarissimo ma che doveva far comprendere a Sindaco e squadra che la nostra presenza voleva essere propositiva e collaborativa, critica ma non per partito preso e soprattutto ricca di contenuti nell'affrontare i vari dossier Villa". "Men che meno è stata compresa dalla stessa Presidente Trecoci il nostro voto a sostegno del suo mandato, affinché fosse la "Presidente di tutti e non solo della sua maggioranza, e purtroppo i vari avvenimenti, le continue mancanze istituzionali nei nostri confronti ci hanno costretto ad ammettere che la fiducia riconosciuta non è stata assolutamente ripagata, alla pari del Sindaco. Tutto ciò è divenuto arroganza istituzionale che non possiamo accettare e tollerare". "Pertanto, oltre al Prefetto tale stato di cose è stato denunciato anche ieri, nella consapevolezza che in passato e non solo quello del "centro destra" al Governo, le massime cariche istituzionali si sono sempre comportate con un serio approccio "da buon padre di famiglia" evitando scontri istituzionali come quelli avvenuti in questi mesi, vista la totale insensibilità istituzionale del Presidente del Consiglio che ha "pensato bene" di continuare a convocare le Commissioni in nostra assenza, inficiando il lavoro stesso delle commissioni permanenti. I grandi temi, dal "ponte" alla realizzazione della riqualificazione del lungomare, all'Autorità di sistema portuale, trattati in passato da maggioranza e minoranza assieme, anche con votazioni unanimi in Consiglio Comunale, adesso sono divenuti lo "spauracchio" della sola Amministrazione comunale che non perde occasione, e anche ieri abbiamo avuto altra dimostrazione, di tentare l'isolamento della minoranza perché probabilmente ha il timore della nostra azione di controllo". "Noi continueremo a vigilare, nella speranza che tale grave disagio possa essere colmato da un nuovo metodo di lavoro, visto il totale scollamento che noi consiglieri di minoranza, partiti politici, mondo associazionistico e cittadini in primis da mesi stiamo denunciando a causa di una squadra di governo arrogante e chiusa nel seguire un metodo "Caminiti - Trecoci" poco chiaro e trasparente. È comunque riteniamo doveroso porgere un ringraziamento a sua Eccellenza il Prefetto per l'importante confronto fatto, che dopo l'incontro di qualche giorno addietro, sicuri che qualche effetto la sortito", si chiude la nota.



**"La Regione latita sul Margherita, come sull'ex Sanderson"**

Tag: giovedì 28 Marzo 2024 - 07:15 Il sindaco Basile: "Messina ha dimostrato di trovare fondi, progettare e realizzare. Chi governa la Sicilia ci dica che intenzioni ha" MESSINA - Sindaco Federico Basile, in merito all'attesa infinita di una Cittadella della cultura nell'ex ospedale "Margherita", c'è un problema politico con la Regione siciliana, spesso un porto delle nebbie? "Un po' un elefante in cristalleria lo non ho un problema politico con la Regione. Pongo, però, un problema politico della Regione. La politica deve dare risposte. Sull'ex Margherita , che non è ospedale da tanti anni, la titolarità regionale, in tutto questo tempo, non ha portato ad alcuna realizzazione. Siamo tutti bravi a fare progetti ma non ci si può fermare lì". Manca il passaggio alla concretezza, insomma "lo non voglio fare la gara a chi è più bravo. Ma la famosa continuità che ho sempre rivendicato in campagna elettorale è quella che oggi stiamo vedendo nelle opere. Le opere che stiamo inaugurando sono legate a una progettazione frutto dell'amministrazione De Luca, che ha trovato finanziamenti. Noi le stiamo realizzando". La Regione no in relazione a Messina? "La Regione siciliana manca sul Margherita e su tante altre aree. Penso all' ex Sanderson , tanto per dirne una, in cui l'onorevole De Luca intervenne con un emendamento a una legge di un paio di anni fa. Probabilmente la Regione non sente propri questi temi, che dunque rimangono annacquati". C'è anche la zona dell' ex Trocadero da riprendere "Sì, le zone sono tante e si registra, in generale, una mancanza di sintesi sulle titolarità (di fatto molte competenze sono spezzettate, n.d.r.). Prendiamo ad esempio la Zona falcata. Tra Demanio, Regione, **Autorità di sistema portuale** dello Stretto, Comune, si crea un'accozzaglia di situazioni che poi non fa partire le opere che dovrebbero essere avviate. Voglio fare però una precisazione". Prego "Il mio non è un attacco politico a un governo di destra o di sinistra. Si tratta di un ragionamento generale nei confronti di una Regione che in vent'anni non è riuscita, dopo la progettazione, a fare il passo successivo, nella realizzazione. Da questo punto di vista, la città di Messina ha dimostrato di sapere programmare, reperire fondi e realizzare le opere. Lo stiamo facendo sia per quelle grandi, sia per quelle piccole. Nessuno pensava che l'I-hub potesse partire. Era un foglio di carta ed è stato buttato giù. Abbiamo acquisito, e avremmo potuto farlo tempo fa ma prima c'era stato uno sgambetto politico, il plesso della **Casa del portuale**. Stiamo abbattendo, mi auguro entro pochi mesi, per poi costruire. Le cose si possono fare. La politica è fare ". Da anni la nostra testata caldeggiava una soluzione per l'ex "Margherita" con l'avvio della Cittadella della cultura. C'è chi, come Cittadinanza attiva, con un parere dell'avvocato Vincenzo Palumbo, sostiene che la struttura dovrebbe essere riservata solo all'attività sanitaria. Tuttavia, quest'impostazione ci sembra superata dalla legge regionale del 2015.



## TempoStretto

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

---

E l'obiettivo dovrebbe essere quello di rivedere il progetto della Cittadella della cultura, rendendolo adeguato ai tempi. Si potrebbe, ad esempio, recuperare l'idea di De Luca della Casa della musica? "Sì, le idee sono tante. Il plesso si presta anche per la sua collocazione: la linea tranviaria passa di fronte e c'è accanto il museo regionale. Può diventare davvero un polo d'eccellenza. Il problema non è che cosa si voglia fare ma quando lo si potrà fare. Qua bisogna capire se la Regione ha intenzione o no. Se sono trascorsi vent'anni, e non si è fatto, non credo che sia una questione di risorse". Secondo lei manca la volontà politica. Inoltre, lei parlava prima di I-hub. La consigliera Antonella Russo ha ipotizzato che il polo tecnologico potrebbe sorgere in un'altra zona "La progettazione è stata fatta lì per un motivo specifico, nell'ambito della Zona economica speciale. Io credo che sia un ottimo posto. L'intenzione è quella di non creare un casermone ma una struttura fruibile a tutti, in centro città. Vogliamo ridare vita a un'area che sarà rivitalizzata dalla riqualificazione di piazza Stazione e della villetta Quasimodo . E con l'ex Banca d'Italia destinata a diventare una struttura importante per gli studenti universitari. In più c'è il parcheggio del Cavallotti. Si tratta di una zona che diventerà davvero significativa per Messina". A proposito, invece, dei rapporti con la Regione, lei ha criticato Maurizio Croce , oggi al centro di una vicenda giudiziaria. In particolare, ha parlato dei tanti solleciti per il torrente Bisconte. Si tratta di un altro capitolo dei confronti difficili con chi sta a Palermo? "Non era una critica ma un dato di fatto. Quando si realizzano opere così importanti, bisogna essere tutti vigili. Prima ancora della mia sindacatura, abbiamo sollevato alcuni problemi, poi emersi quand'ero sindaco. Mi riferisco ai vari allagamenti in via Santa Marta. Si tratta di un'opera da 30 milioni di euro che andava fatta in un certo modo. E così è stato, grazie anche ai nostri solleciti". E il famoso tubo? C'è una richiesta di autorizzazione da parte di Tim per procedere alla sua eliminazione, togliendo un ostacolo al passaggio pedonale "Si tratta di un problema amministrativo. Anche lì una maggiore attenzione serve a garantire un miglior servizio". La Cgil sollecita un dialogo con lei sulla crisi economica. Non è attento al confronto con il sindacato? "Massima apertura e disponibilità. Io dialogo con tutti". In merito alla crisi, lei vede dei segnali di vitalità incoraggianti da parte delle imprese e del commercio. In un territorio, però, così affamato sul piano sociale, si propongono tirocini per chi viene da situazioni di svantaggio. Una soluzione transitoria. Non crede che la vera sfida sarebbe creare posti di lavoro? Penso ad esempio a cooperative per ex detenuti, etc "Una terra affamata sul piano sociale e noi stiamo cercando di porre rimedio con tutti gli strumenti possibili e immaginabili. Siamo vigili su tutte le azioni che possiamo mettere in campo. A questa domanda mi riservo di rispondere più in là perché abbiamo delle idee da sviluppare".



## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### Reggio. Consegnato il cantiere del Museo del Mare per la bonifica da ordigni bellici

Alla firma era presente l'assessore Romeo, che aveva siglato la convenzione con l'AdSP per la concessione e l'utilizzo delle aree REGGIO CALABRIA - E' stato firmato al Cedir, nei locali del Settore Lavori Pubblici e Grandi Opere del Comune di Reggio Calabria, i I contratto per l'avvio delle opere di bonifica bellica nell'area tra il Lungomare Italo Falcomatà ed il porto cittadino, in vista dell'ormai imminente realizzazione del Museo del Mare. Alla firma era presente l'assessore con delega al Museo del Mare, Carmelo Romeo, che nelle ultime ore aveva siglato la convenzione con l'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto per la concessione e l'utilizzo delle aree. Nei fatti l'affidamento da parte del Comune di Reggio Calabria, in qualità di stazione appaltante, per l'incarico del servizio di bonifica da ordigni bellici nei confronti dell'impresa C.C.M. Srl, segna il primo concreto atto di cantiere per l'area che sarà interessata dai lavori di realizzazione del nuovo Museo del Mare . Dopo le indagini geologiche che erano state già realizzate, sia in mare che a terra, per la conclusione dell'iter progettuale, l'area di cantiere verrà ora analizzata a fondo, al fine di precludere qualsiasi rischio derivante da presenza di ordigni bellici durante la attività di demolizione che saranno avviate nelle prossime settimane. Le procedure per la bonifica sono immediatamente esecutive. L'impresa individuata ha già richiesto le necessarie autorizzazioni al Ministero dell'Interno per l'avvio delle attività di bonifica, che inizieranno materialmente già nei prossimi giorni attraverso un'apposita strumentazione che sonderà il terreno, fino a una decina di metri di profondità, per verificare l'eventuale presenza di ordigni bellici. "Una procedura - spiega l'assessore delegato Carmelo Romeo - che si rende necessaria per cantieri importanti, che richiedono una movimentazione del suolo non solo superficiale, come appunto nel caso del cantiere del Museo del Mare che richiederà, oltre alle demolizioni dei vecchi manufatti presenti nell'area, anche la creazione di fondamenta importanti per la realizzazione dell'edificio". La durata della bonifica dovrebbe durare circa 60 giorni, ma naturalmente le procedure potrebbero variare in base agli ordigni eventualmente rinvenuti. "Seguiremo le procedure passo passo - ha aggiunto Romeo - fornendo tutto il supporto necessario per fare in modo che l'attività di bonifica possa essere chiusa nei tempi previsti. Nel frattempo lavoreremo in maniera parallela per concludere tutte le altre procedure per la firma del contratto con l'impresa esecutrice del lavoro, già individuata a seguito del bando di gara". "La giornata di oggi - conclude l'assessore - segna quindi un ulteriore passaggio molto importante. Dopo la concessione delle aree ora si comincia materialmente con le operazioni di cantiere. Nel giro di un paio di mesi si procederà con la delimitazione delle aree e con l'avvio delle demolizioni. Siamo soddisfatti di come si sta proseguendo. L'attività di programmazione, avviata grazie



## TempoStretto

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

---

all'indirizzo del sindaco Falcomatà, sta già dando i suoi frutti e non vediamo l'ora di poter seguire insieme l'evoluzione costruttiva di un'opera che rivoluzionerà non solo l'area del Lungomare, creando un importantissimo polo di attrazione economica in senso turistico e commerciale, ma l'intero sviluppo del territorio cittadino e metropolitano che si connetterà con la nuova importantissima realtà museale".



## Controlli su sicurezza, fermata nave mercantile a Catania

La Guardia costiera di Catania ha eseguito il fermo amministrativo di una nave battente bandiera di Panama per "gravi defezioni e numerose irregolarità rispetto alle normative nazionali e internazionali che regolano la sicurezza della navigazione, la protezione dell'ambiente marino e le condizioni di lavoro a bordo della nave da parte dell'equipaggio". Le contestazioni sono state mosse dopo l'intervento a bordo di un team di ispettori specializzati del nucleo di Port state control. Tra le problematiche riscontrate da militari della Guardia costiera anche gravi lacune nella preparazione dell'equipaggio sulle procedure di emergenza di bordo che avrebbero potuto compromettere, in caso di emergenza, la sicurezza dell'unità durante la navigazione. La nave, ormeggiata nella banchina del molo di mezzogiorno del **porto** di Catania, rimarrà in stato di fermo sino a quando non verranno adottate tutte le misure correttive necessarie per sanare le criticità individuate durante l'ispezione, in conformità con gli standard stabiliti dall'Organizzazione marittima internazionale (Imo) e dall'Organizzazione internazionale del lavoro (Ilo). La Guardia costiera di Catania, nel rendere noto il fermo, ribadisce il proprio "impegno per garantire che le navi che fanno scalo nei porti rispettino gli standard di sicurezza e di protezione dell'ambiente marino stabiliti a livello internazionale, al fine di preservare la sicurezza degli equipaggi, delle navi e delle acque internazionali in cui operano".



## La Sicilia Web

Catania

### Fermo amministrativo di nave mercantile per carenze sicurezza

Carenze su sicurezza, fermo amministrativo per nave mercantile straniera - La guardia costiera di **Catania** ha eseguito il fermo amministrativo di una nave battente bandiera panamense. L'imbarcazione è stata sottoposta a un controllo da parte di un team di ispettori specializzati del Nucleo di Port State Control della guardia costiera etnea che ha accertato gravi defezioni e numerose irregolarità rispetto alle normative nazionali e internazionali che regolano la sicurezza della navigazione, la protezione dell'ambiente marino e le condizioni di lavoro a bordo della nave da parte dell'equipaggio. Riscontrate, nello specifico, gravi lacune nella preparazione dell'equipaggio sulle procedure di emergenza di bordo che avrebbero potuto compromettere, in caso di emergenza, la sicurezza dell'unità durante la navigazione. L'unità, ancora in stato di fermo nella banchina 'molo di mezzogiorno' del **porto di Catania**, rimarrà detenuta sino a quando non verranno adottate tutte le misure correttive necessarie per sanare le criticità individuate.



## Porto Catania, fermo amministrativo per una nave mercantile da Panama

**CATANIA** - La Guardia Costiera di **Catania** ha eseguito il fermo amministrativo di una nave straniera nell'ambito delle attività di controllo finalizzate a garantire la sicurezza della navigazione, la tutela del lavoro marittimo e la protezione dell'ambiente marino. La nave, battente bandiera panamense, dopo essere stata sottoposta a un'ispezione da parte di un team di ispettori specializzati del Nucleo di Port State Control della Guardia Costiera etnea ha accertato gravi defezioni e numerose irregolarità rispetto alle normative nazionali e internazionali che regolano la sicurezza della navigazione, la protezione dell'ambiente marino e le condizioni di lavoro a bordo della nave da parte dell'equipaggio. Nello specifico, tra le problematiche, venivano riscontrate dai militari della Guardia Costiera anche gravi lacune nella preparazione dell'equipaggio sulle procedure di emergenza di bordo che avrebbero potuto compromettere, in caso di emergenza, la sicurezza dell'unità durante la navigazione. L'unità, ancora in stato di fermo presso la banchina "molo di mezzogiorno" del **porto di Catania**, rimarrà detenuta sino a quando non verranno adottate tutte le misure correttive necessarie per sanare le criticità individuate durante l'ispezione, in conformità con gli standard stabiliti dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) e dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO).

LiveSicilia

**Porto Catania, fermo amministrativo per una nave mercantile da Panama**


  
GUARDIA COSTIERA

03/28/2024 11:11

CATANIA - La Guardia Costiera di Catania ha eseguito il fermo amministrativo di una nave straniera nell'ambito delle attività di controllo finalizzate a garantire la sicurezza della navigazione, la tutela del lavoro marittimo e la protezione dell'ambiente marino. La nave, battente bandiera panamense, dopo essere stata sottoposta a un'ispezione da parte di un team di ispettori specializzati del Nucleo di Port State Control della Guardia Costiera etnea ha accertato gravi defezioni e numerose irregolarità rispetto alle normative nazionali e internazionali che regolano la sicurezza della navigazione, la protezione dell'ambiente marino e le condizioni di lavoro a bordo della nave da parte dell'equipaggio. Nello specifico, tra le problematiche, venivano riscontrate dai militari della Guardia Costiera anche gravi lacune nella preparazione dell'equipaggio sulle procedure di emergenza di bordo che avrebbero potuto compromettere, in caso di emergenza, la sicurezza dell'unità durante la navigazione. L'unità, ancora in stato di fermo presso la banchina "molo di mezzogiorno" del porto di Catania, rimarrà detenuta sino a quando non verranno adottate tutte le misure correttive necessarie per sanare le criticità individuate durante l'ispezione, in conformità con gli standard stabiliti dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) e dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO).

## Fermo amministrativo per una nave mercantile straniera al porto di Catania

**CATANIA** - La Guardia Costiera di **Catania** ha eseguito il fermo amministrativo di una nave straniera nell'ambito delle attività di controllo finalizzate a garantire la sicurezza della navigazione, la tutela del lavoro marittimo e la protezione dell'ambiente marino. Riscontrate gravi carenze sulla sicurezza. La nave, battente bandiera panamense, è stata sottoposta ad un'ispezione da parte di un team di ispettori specializzati del Nucleo di Port State Control della Guardia Costiera etnea. Il controllo ha accertato gravi carenze e numerose irregolarità rispetto alle normative nazionali e internazionali che regolano la sicurezza della navigazione, la protezione dell'ambiente marino e le condizioni di lavoro a bordo della nave da parte dell'equipaggio. Nello specifico, tra le problematiche, i militari della Guardia Costiera hanno riscontrato anche gravi lacune nella preparazione dell'equipaggio sulle procedure di emergenza di bordo. Queste avrebbero potuto compromettere, in caso di emergenza, la sicurezza dell'unità durante la navigazione. Misure correttive in attesa di adozione L'unità, ancora in stato di fermo alla banchina "molo di mezzogiorno" del **porto di Catania**, rimarrà sequestrata fino a quando non verranno adottate tutte le misure correttive necessarie per sanare le criticità individuate durante l'ispezione. Questo in conformità con gli standard stabiliti dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) e dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO). Articoli correlati Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.

New Sicilia

**Fermo amministrativo per una nave mercantile straniera al porto di Catania**



GUARDIA COSTIERA

03/28/2024 11:46

CATANIA - La Guardia Costiera di Catania ha eseguito il fermo amministrativo di una nave straniera nell'ambito delle attività di controllo finalizzate a garantire la sicurezza della navigazione, la tutela del lavoro marittimo e la protezione dell'ambiente marino. Riscontrate gravi carenze sulla sicurezza. La nave, battente bandiera panamense, è stata sottoposta ad un'ispezione da parte di un team di ispettori specializzati del Nucleo di Port State Control della Guardia Costiera etnea. Il controllo ha accertato gravi carenze e numerose irregolarità rispetto alle normative nazionali e internazionali che regolano la sicurezza della navigazione, la protezione dell'ambiente marino e le condizioni di lavoro a bordo della nave da parte dell'equipaggio. Nello specifico, tra le problematiche, i militari della Guardia Costiera hanno riscontrato anche gravi lacune nella preparazione dell'equipaggio sulle procedure di emergenza di bordo. Queste avrebbero potuto compromettere, in caso di emergenza, la sicurezza dell'unità durante la navigazione. Misure correttive in attesa di adozione L'unità, ancora in stato di fermo alla banchina "molo di mezzogiorno" del porto di Catania, rimarrà sequestrata fino a quando non verranno adottate tutte le misure correttive necessarie per sanare le criticità individuate durante l'ispezione. Questo in conformità con gli standard stabiliti dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) e dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO). Articoli correlati Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.

# Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

## Liberty Lines valuta ancora la demolizione di Atanis e Mantegna

Navi La compagnia siciliana presenta nuovi avvisi per lo smantellamento dei due aliscafi, fermi da anni ma rimasti finora nella sua flotta di REDAZIONE SHIPPING ITALY Liberty Lines torna a valutare la possibilità di demolire i suoi aliscafi Atanis e Mantegna, mezzi datati in disuso ormai da alcuni anni. Agli atti della Capitaneria di Porto di Palermo risultano infatti due diversi avvisi, entrambi con data dello scorso 8 marzo, in cui si segnala la volontà dell'azienda di procedere con la demolizione volontaria delle due imbarcazioni, rispettivamente con stazza lorda di 194 e 223 tonnellate circa. Una eventualità che la compagnia siciliana aveva già più volte soppesato in passato senza però mai risolversi a metterla in atto. Comunicazioni dello stesso contenuto erano state infatti pubblicate nell'aprile dello scorso anno (per entrambi i mezzi) e nel gennaio del 2022 (solo per l'Atanis), traducendosi però in un nulla di fatto. Anche in questa circostanza non è chiaro quale sarà la sorte dei due aliscafi: a SHIPPING ITALY Liberty Lines ha fatto sapere che la richiesta è stata fatta "in modo da non precludere nessuna possibilità" ma che al momento non è stata ancora presa alcuna decisione, "né relativa al fatto di procedere o meno", né rispetto al fatto che, nel caso, questa attività possa avvenire presso il cantiere di proprietà dell'azienda, ovvero il Liberty Shipyard (ex Hsc) di Trapani. F.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Shipping Italy

**Liberty Lines valuta ancora la demolizione di Atanis e Mantegna**


03/28/2024 15:12
Nicola Capuzzo

Navi La compagnia siciliana presenta nuovi avvisi per lo smantellamento dei due aliscafi, fermi da anni ma rimasti finora nella sua flotta di REDAZIONE SHIPPING ITALY Liberty Lines torna a valutare la possibilità di demolire i suoi aliscafi Atanis e Mantegna, mezzi datati in disuso ormai da alcuni anni. Agli atti della Capitaneria di Porto di Palermo risultano infatti due diversi avvisi, entrambi con data dello scorso 8 marzo, in cui si segnala la volontà dell'azienda di procedere con la demolizione volontaria delle due imbarcazioni, rispettivamente con stazza lorda di 194 e 223 tonnellate circa. Una eventualità che la compagnia siciliana aveva già più volte soppesato in passato senza però mai risolversi a metterla in atto. Comunicazioni dello stesso contenuto erano state infatti pubblicate nell'aprile dello scorso anno (per entrambi i mezzi) e nel gennaio del 2022 (solo per l'Atanis), traducendosi però in un nulla di fatto. Anche in questa circostanza non è chiaro quale sarà la sorte dei due aliscafi: a SHIPPING ITALY Liberty Lines ha fatto sapere che la richiesta è stata fatta "in modo da non precludere nessuna possibilità" ma che al momento non è stata ancora presa alcuna decisione, "né relativa al fatto di procedere o meno", né rispetto al fatto che, nel caso, questa attività possa avvenire presso il cantiere di proprietà dell'azienda, ovvero il Liberty Shipyard (ex Hsc) di Trapani. F.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

## Il Nautilus

### Focus

## Trasporto merci via mare: per le compagnie navali la tassa europea sulle emissioni di gas serra è occasione di profitto

I colossi del trasporto merci marittimo stanno sfruttando il mercato delle emissioni di CO<sub>2</sub> dell'UE (ETS) per aumentare i loro profitti: è quanto emerge da un nuovo studio di Transport & Environment (T&E), l'associazione ambientalista europea indipendente. L'analisi, che prende in considerazione un campione di oltre 500 viaggi, provenienti da e diretti verso i principali porti europei, mostra come in quasi il 90% dei casi le compagnie di navigazione stiano addebitando ai clienti costi più elevati rispetto a quelli da esse sostenuti per adeguarsi al sistema ETS dell'UE. Un caso estremo, ad esempio, è quello dell'azienda danese Maersk che, verosimilmente, realizzerà più di 300.000 euro di extra profitti per un singolo viaggio. Secondo T&E, quindi, le misure di compensazione economica introdotte con il sistema ETS non starebbero inducendo compagnie al boicottaggio dei porti europei. Tutt'altro: lunghi dal voler eludere il costo delle loro emissioni, le compagnie di navigazione sembrano aver trovato modo di trarne consistente vantaggio. Le compagnie traggono profitto dall'ETS. L'ETS per il trasporto marittimo è entrato in vigore il 1° gennaio di quest'anno e a partire da quella data le compagnie di navigazione hanno applicato un "sovraprezzo ETS" che viene addebitato al cliente. La Direttiva UE prevede un'entrata in vigore graduale del meccanismo di tassazione: nel 2024, le navi dovranno pagare infatti solo il 40% delle loro emissioni, passando al 70% nel 2025 e arrivando al 100% solo nel 2026. I governi dell'Europa meridionale hanno sollevato contestazioni, temendo che l'ETS potesse allontanare i traffici commerciali dai loro porti, spingendo le compagnie a scegliere scali sull'altro versante del Mediterraneo, in Nord Africa, esclusi dalle misure di compensazione per le emissioni climalteranti. L'analisi di T&E, invece, mostra come le compagnie di navigazione difficilmente eluderanno l'ETS, almeno sin quando troveranno il modo di trarne ingiustificato profitto. Carlo Tritto, responsabile delle politiche di T&E Italia, ha dichiarato: "I colossi del trasporto marittimo stanno sfruttando le misure ambientali per il loro tornaconto, addebitando al cliente un sovraprezzo addirittura superiore a quanto devono sostenere per adeguarsi all'ETS. È paradossale che una misura di compensazione per i danni che si arrecano al clima diventi occasione di extra profitto. Tutti i governi del Sud Europa, tra cui quello italiano, che hanno sollevato dure contestazioni all'estensione dell'ETS al trasporto via mare, temendo di vedere i moli dei propri porti desertificati, hanno sbagliato clamorosamente. A oggi la realtà dimostra che le compagnie navali stanno traendo enormi benefici da questa misura." La sovrastima dell'ETS frutta alle compagnie anche 60.000 euro a tratta in media. L'indagine di T&E ha esaminato 565 viaggi di 80 navi diverse, 20 per ognuna delle quattro più grandi compagnie di navigazione europee: Maersk, MSC, CMA CGM e Hapag-Lloyd. Il caso più evidente è quello della Maersk: in un singolo viaggio dalla Cina



## Il Nautilus

### Focus

---

alla Germania, la compagnia guadagnerà circa 325.000 euro di extra-profitti, tutti derivanti dal sovrapprezzo imputato all'entrata in vigore dell'ETS. Per MSC invece un viaggio dall'Europa al Nord America potrebbe fruttare 125.000 di extra profitti. Si stima che i profitti medi generati da questa strategia si aggirino per Maersk intorno ai 60.000 euro per tratta, a seguire MSC con 25.000 euro, Hapag Lloyd con 23.000 euro e CMA CGM con 14.000 euro. [1] Anche se i profitti generati per ogni viaggio non sono sempre così alti, per le compagnie con centinaia di navi questo meccanismo di sovrapprezzo potrebbe valere milioni di euro di profitti aggiuntivi ogni anno. L'impatto dell'ETS sul costo delle merci. Ma l'ETS influisce sul costo delle merci? I costi del trasporto via mare hanno un impatto solo marginale sui costi finali delle merci. Questo significa che le compagnie di navigazione possono addebitare costi extra ai clienti senza destare troppo clamore. Come già mostrato in precedenti studi di T&E, anche le misure climatiche più audaci aggiungerebbero soltanto pochi centesimi al prezzo finale della maggior parte dei beni di consumo, come un casco di banane, un paio di scarpe da ginnastica o una televisione. L'ETS pesa sulle compagnie meno dei disagi nel Mar Rosso. I costi dell'ETS, inoltre, risultano trascurabili se confrontati ai sovrapprezzi, molto più elevati, addebitati a causa dei disagi al commercio conseguenti agli attacchi dei miliziani Houthi nel Mar Rosso. In un caso analizzato da T&E sulle rotte dall'Asia all'Europa gestite dal colosso del trasporto francese CMA CGM, il sovrapprezzo imputabile all'ETS è pari a meno dell'1% del prezzo di spedizione di un container, mentre quello generato dai conflitti nel Mar Rosso rappresenta quasi il 18% del costo totale di quello stesso container[2]. Carlo Tritto ha concluso: "Le economie di scala garantiscono alla logistica via mare la capacità di assorbire facilmente ogni turbolenza nei costi delle loro attività. Quello determinatosi nel Mar Rosso è praticamente il peggiore scenario possibile, ma il commercio globale non ne ha risentito. Il peso finanziario dell'ETS in confronto è poca cosa. Il costo dei crediti di CO2 non è un ostacolo alla decarbonizzazione del trasporto marittimo, dal momento che anche le misure ambientali più ambiziose aggiungerebbero solo centesimi al costo della maggior parte dei beni di consumo." Nella sua analisi, inoltre, T&E evidenzia come Maersk - la compagnia che mostra performance peggiori secondo lo studio - abbia delineato degli ambiziosi piani per la produzione di carburanti green alternativi. Lo scorso anno, il colosso danese del trasporto ha lanciato la prima nave portacontainer al mondo alimentata da metanolo sostenibile e, recentemente, ha annunciato obiettivi di decarbonizzazione in linea con gli obiettivi climatici indicati dalla scienza. [1] T&E fa una stima conservativa basata su un prezzo ufficiale del carbonio di 90 euro, che è superiore rispetto al prezzo attuale dell'ETS di 53 euro. [2] Basato su un sovrapprezzo ETS (01/12/23) dal porto di Algeciras al porto di Shanghai e sovrapprezzo del Mar Rosso per la rotta "Mediterraneo verso l'Asia" (20/1/24) annunciato da CMA CGM. Le distanze sono tratte da dati di viaggio reali, calcoli per container, fattore di carico e container refrigerati non considerati. Riportato da <https://www.cma-cgm.com/news/4498/launching-of-eu-emissions-trading-system-application-toshipping> e <https://www.cma-cgm.com/news/4542/cma-cgm-operations-in-the-red-sea-contingency-chargesummary>.

**Informare****Focus****Assarmatori, bene la posizione dell'Italia in sede UE a tutela del trasporto marittimo**

Messina: c'è il rischio di una significativa perdita di competitività di interi segmenti dell'economia comunitaria e del nostro Paese Assarmatori ha espresso «soddisfazione per la posizione assunta dall'Italia e per la forte e conseguente preoccupazione espressa a Bruxelles dai rappresentanti del nostro governo sull'ipotesi di revisione dell'Energy Taxation Directive (ETD), normativa dagli effetti potenzialmente deflagranti per il trasporto marittimo, e quindi per un asset strategico per l'intera economia del nostro Paese». In una nota, a valle delle risultanze della riunione d'alto livello dei rappresentanti dei Ministeri delle Finanze dell'Unione Europea che si è tenuta in settimana, l'associazione armatoriale italiana ha manifestato «il massimo sostegno all'azione del ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, e del vice ministro Edoardo Rixi, nonché degli europarlamentari che si stanno impegnando per arginare una misura così impattante su un settore chiave come quello del trasporto marittimo». Assarmatori ha precisato il motivo di preoccupazione: «come ormai noto - ha spiegato l'associazione - la Commissione Europea ha proposto di estendere la tassazione anche al carburante utilizzato dalle navi e anche se la presidenza di turno del Consiglio dell'Unione ha recentemente inserito alcune deroghe, queste modifiche sono ampiamente inadeguate per tutelare sia lo shipping sia l'intera filiera di produzione e distribuzione nazionale di carburanti». «Esiste concretamente il rischio - ha evidenziato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - di una significativa perdita di competitività di interi segmenti dell'economia comunitaria e del nostro Paese a tutto vantaggio, nel Mediterraneo, dei Paesi che si affacciano su questo mare, ma non soggetti alle nuove normative in quanto non membri della UE. A pagare il conto di una misura così concepita sarebbero non solo vari segmenti del trasporto marittimo, ma anche attività sinergiche come quelle portuali, della logistica e di bunkeraggio, nonché le imprese di raffinazione che producono il fuel utilizzato dai motori marini».

Informare
<b>Assarmatori, bene la posizione dell'Italia in sede UE a tutela del trasporto marittimo</b>
03/28/2024 17:41
<p>Messina: c'è il rischio di una significativa perdita di competitività di interi segmenti dell'economia comunitaria e del nostro Paese Assarmatori ha espresso «soddisfazione per la posizione assunta dall'Italia e per la forte e conseguente preoccupazione espressa a Bruxelles dai rappresentanti del nostro governo sull'ipotesi di revisione dell'Energy Taxation Directive (ETD), normativa dagli effetti potenzialmente deflagranti per il trasporto marittimo, e quindi per un asset strategico per l'intera economia del nostro Paese». In una nota, a valle delle risultanze della riunione d'alto livello dei rappresentanti dei Ministeri delle Finanze dell'Unione Europea che si è tenuta in settimana, l'associazione armatoriale italiana ha manifestato «il massimo sostegno all'azione del ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, e del vice ministro Edoardo Rixi, nonché degli europarlamentari che si stanno impegnando per arginare una misura così impattante su un settore chiave come quello del trasporto marittimo». Assarmatori ha precisato il motivo di preoccupazione: «come ormai noto - ha spiegato l'associazione - la Commissione Europea ha proposto di estendere la tassazione anche al carburante utilizzato dalle navi e anche se la presidenza di turno del Consiglio dell'Unione ha recentemente inserito alcune deroghe, queste modifiche sono ampiamente inadeguate per tutelare sia lo shipping sia l'intera filiera di produzione e distribuzione nazionale di carburanti». «Esiste concretamente il rischio - ha evidenziato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - di una significativa perdita di competitività di interi segmenti dell'economia comunitaria e del nostro Paese a tutto vantaggio, nel Mediterraneo, dei Paesi che si affacciano su questo mare, ma non soggetti alle nuove normative in quanto non membri della UE. A pagare il conto di una misura così concepita sarebbero non solo vari segmenti del trasporto marittimo, ma anche attività sinergiche come quelle portuali, della logistica e di bunkeraggio, nonché le imprese di raffinazione che producono il fuel utilizzato dai motori marini».</p>



## Informatore Navale

### Focus

## **Italia prudente a Bruxelles sulla revisione dell'ETD - Assarmatori: "Posizione che tutela il trasporto marittimo"**

Assarmatori, a valle delle risultanze della riunione d'alto livello dei rappresentanti dei Ministeri delle Finanze dell'Unione che si è tenuta in settimana, esprime soddisfazione per la posizione assunta dall'Italia e per la forte e conseguente preoccupazione espressa a Bruxelles dai rappresentanti del nostro Governo sull'ipotesi di revisione dell'Energy Taxation Directive (ETD), normativa dagli effetti potenzialmente deflagranti per il trasporto marittimo, e quindi per un asset strategico per l'intera economia del nostro Paese Bruxelles, 28 marzo 2024 - Come ormai noto, la Commissione europea ha proposto di estendere la tassazione anche al carburante utilizzato dalle navi e anche se la Presidenza di turno del Consiglio dell'Unione ha recentemente inserito alcune deroghe, queste modifiche sono ampiamente inadeguate per tutelare sia lo shipping sia l'intera filiera di produzione e distribuzione nazionale di carburanti. "Esiste concretamente il rischio - evidenzia il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina - di una significativa perdita di competitività di interi segmenti dell'economia comunitaria e del nostro Paese a tutto vantaggio, nel Mediterraneo, dei Paesi che si affacciano su questo mare, ma non soggetti alle nuove normative in quanto non membri della Ue. A pagare il conto di una misura così concepita sarebbero non solo vari segmenti del trasporto marittimo, ma anche attività sinergiche come quelle portuali, della logistica e di bunkeraggio, nonché le imprese di raffinazione che producono il fuel utilizzato dai motori marini". Assarmatori esprime il massimo sostegno all'azione del Ministro dell'Economia e delle Finanze Giancarlo Giorgetti, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e del Vice Ministro Edoardo Rixi, nonché degli Europarlamentari che si stanno impegnando per arginare una misura così impattante su un settore chiave come quello del trasporto marittimo.

Informatore Navale

**Italia prudente a Bruxelles sulla revisione dell'ETD - Assarmatori: "Posizione che tutela il trasporto marittimo"**



03/28/2024 16:50

Assarmatori, a valle delle risultanze della riunione d'alto livello dei rappresentanti dei Ministeri delle Finanze dell'Unione che si è tenuta in settimana, esprime soddisfazione per la posizione assunta dall'Italia e per la forte e conseguente preoccupazione espressa a Bruxelles dai rappresentanti del nostro Governo sull'ipotesi di revisione dell'Energy Taxation Directive (ETD), normativa dagli effetti potenzialmente deflagranti per il trasporto marittimo, e quindi per un asset strategico per l'intera economia del nostro Paese Bruxelles, 28 marzo 2024 - Come ormai noto, la Commissione europea ha proposto di estendere la tassazione anche al carburante utilizzato dalle navi e anche se la Presidenza di turno del Consiglio dell'Unione ha recentemente inserito alcune deroghe, queste modifiche sono ampiamente inadeguate per tutelare sia lo shipping sia l'intera filiera di produzione e distribuzione nazionale di carburanti. "Esiste concretamente il rischio - evidenzia il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina - di una significativa perdita di competitività di interi segmenti dell'economia comunitaria e del nostro Paese a tutto vantaggio, nel Mediterraneo, dei Paesi che si affacciano su questo mare, ma non soggetti alle nuove normative in quanto non membri della Ue. A pagare il conto di una misura così concepita sarebbero non solo vari segmenti del trasporto marittimo, ma anche attività sinergiche come quelle portuali, della logistica e di bunkeraggio, nonché le imprese di raffinazione che producono il fuel utilizzato dai motori marini". Assarmatori esprime il massimo sostegno all'azione del Ministro dell'Economia e delle Finanze Giancarlo Giorgetti, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e del Vice Ministro Edoardo Rixi, nonché degli Europarlamentari che si stanno impegnando per arginare una misura così impattante su un settore chiave come quello del trasporto marittimo.

# Port Logistic Press

## Focus

### **Domenica tv: la verve di Floriano Omoboni darà anima alla stagione nuova estiva delle crociere**

Milano Metti degli esperti del mondo crocieristico e turismo e un conduttore istrionico che da quasi 30 anni tiene incollati allo schermo migliaia di telespettatori appassionati di Vacanze, Outdoor, Crociere, Sport, Nautica e Turismo con approfondimenti, interviste e dibattiti. Sono gli ingredienti della undicesima puntata della nuova stagione di S4, il talk show dedicato alle quattro esse (Sport, Sun, Sea e Snow) in onda prima su Sportitalia (canale 60) Domenica 31/3 eccezionalmente alle h.18, subito dopo la partita del calcio saudita di Cristiano Ronaldo. Il format composto di 20 puntate, una ogni settimana, fa parte del palinsesto di Sportoutdoor.tv il canale televisivo tv/web creato come lente d'ingrandimento su tutto il mondo che ruota attorno alle discipline sportive all'aperto, alle vacanze e al turismo nelle più belle località di mare e montagna del Paese. La verve di Floriano Omoboni animerà il dibattito della prossima stagione estiva delle crociere, che si preannuncia da record, con quasi 14 milioni di crocieristi che vengono in Italia per un giro di affari di quasi 15 miliardi di euro, con 125 mila addetti diretti nel settore, con Msc Crociere in prima linea su questo business, con MSC che in questi giorni sta salvando lo storico giornale ligure Il Secolo XIX. Questo il contesto attorno a Floriano Omoboni che domenica 31 marzo alle ore 18 andrà in onda su Sportitalia (e a seguire su Sportoutdoor.tv) per la dodicesima puntata del talk show S4, da lui ideato e condotto, dedicato allo sport e al turismo. Ospiti della puntata sono: -LEONARDO MASSA, Vice Presidente Sud Europa di MSC CROCIERE, compagnia leader nel mondo delle crociere; ACHILLE STAIANO, Direttore di EXPLORA JOURNEYS, Top brand nel mondo delle crociere e MATTEO DELLA VALLE, Direttore Commerciale GNV (Grandi Navi Veloci), compagnia di traghetti nel Mediterraneo.



# Sea Reporter

## Focus

### **Assarmatori: Italia prudente a Bruxelles sulla revisione ETD**

Mar 28, 2024 - Assarmatori , a valle delle risultanze della riunione d'alto livello dei rappresentanti dei Ministeri delle Finanze dell'Unione che si è tenuta in settimana, esprime soddisfazione per la posizione assunta dall'Italia e per la forte e conseguente preoccupazione espressa a Bruxelles dai rappresentanti del nostro Governo sull'ipotesi di revisione dell' Energy Taxation Directive (ETD) , normativa dagli effetti potenzialmente deflagranti per il trasporto marittimo, e quindi per un asset strategico per l'intera economia del nostro Paese. Come ormai noto, la Commissione europea ha proposto di estendere la tassazione anche al carburante utilizzato dalle navi e anche se la Presidenza di turno del Consiglio dell'Unione ha recentemente inserito alcune deroghe, queste modifiche sono ampiamente inadeguate per tutelare sia lo shipping sia l'intera filiera di produzione e distribuzione nazionale di carburanti. "Esiste concretamente il rischio - evidenzia il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina - di una significativa perdita di competitività di interi segmenti dell'economia comunitaria e del nostro Paese a tutto vantaggio, nel Mediterraneo, dei Paesi che si affacciano su questo mare, ma non soggetti alle nuove normative in quanto non membri della Ue. A pagare il conto di una misura così concepita sarebbero non solo vari segmenti del trasporto marittimo, ma anche attività sinergiche come quelle portuali, della logistica e di bunkeraggio, nonché le imprese di raffinazione che producono il fuel utilizzato dai motori marini". Assarmatori esprime il massimo sostegno all'azione del Ministro dell'Economia e delle Finanze Giancarlo Giorgetti , del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e del Vice Ministro Edoardo Rixi, nonché degli Europarlamentari che si stanno impegnando per arginare una misura così impattante su un settore chiave come quello del trasporto marittimo.



## Fincantieri ha firmato un contratto da 1,18 miliardi con l'Indonesia

28 Marzo 2024 Daniele Paganini Il gruppo costruirà due pattugliatori polivalenti di altura Trieste - Fincantieri e il Ministero della Difesa indonesiano hanno firmato un contratto per la fornitura di due pattugliatori polivalenti di altura , per un valore di 1,18 miliardi di euro. Si tratta di unità altamente flessibile con la capacità di assolvere molteplici compiti che vanno dal pattugliamento con capacità di soccorso in mare, alle operazioni di protezione civile, ma anche l'utilizzo di nave combattente di prima linea. Il contratto è stato firmato da Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale del gruppo Fincantieri , e dal Ministero della Difesa indonesiano, alla presenza di Dario Deste, direttore generale della Divisione Navi Militari . Le navi oggetto dell'ordine, originariamente destinate alla Marina Militare italiana, sono attualmente in costruzione e allestimento presso il Cantiere integrato di Riva Trigoso e Muggiano. "L'interesse del Ministero della Difesa indonesiano per questi pattugliatori nasce dalla campagna navale in estremo oriente della Francesco Morosini , seconda nave della classe Ppa della Marina Militare Italiana, che nel luglio del 2023 fece tappa anche in Indonesia. L'operazione può innescare ulteriori sinergie in campo operativo, industriale e tecnologico tra i due paesi", si legge nella nota. "Questo contratto è una pietra miliare per lo sviluppo della partnership strategica tra il nostro gruppo e l'Indonesia. Lo vediamo come la prima di altre importanti opportunità di collaborazione con il Ministero della Difesa indonesiano , in una logica di partnership a lungo termine grazie al supporto strutturale delle nostre istituzioni, a partire dal Ministero della Difesa e dalla Marina Militare Italiana. Il Sud-Est asiatico è un'area centrale dal punto di vista geopolitico dove Fincantieri vuole rafforzare la sua presenza, come definito nel piano industriale", ha spiegato Folgiero.

Ship Mag

**Fincantieri ha firmato un contratto da 1,18 miliardi con l'Indonesia**


Daniele Paganini

03/28/2024 11:50

28 Marzo 2024 Daniele Paganini Il gruppo costruirà due pattugliatori polivalenti di altura Trieste - Fincantieri e il Ministero della Difesa indonesiano hanno firmato un contratto per la fornitura di due pattugliatori polivalenti di altura , per un valore di 1,18 miliardi di euro. Si tratta di unità altamente flessibile con la capacità di assolvere molteplici compiti che vanno dal pattugliamento con capacità di soccorso in mare, alle operazioni di protezione civile, ma anche l'utilizzo di nave combattente di prima linea. Il contratto è stato firmato da Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale del gruppo Fincantieri , e dal Ministero della Difesa indonesiano, alla presenza di Dario Deste, direttore generale della Divisione Navi Militari . Le navi oggetto dell'ordine, originariamente destinate alla Marina Militare italiana, sono attualmente in costruzione e allestimento presso il Cantiere integrato di Riva Trigoso e Muggiano. "L'interesse del Ministero della Difesa indonesiano per questi pattugliatori nasce dalla campagna navale in estremo oriente della Francesco Morosini , seconda nave della classe Ppa della Marina Militare Italiana, che nel luglio del 2023 fece tappa anche in Indonesia. L'operazione può innescare ulteriori sinergie in campo operativo, industriale e tecnologico tra i due paesi", si legge nella nota. "Questo contratto è una pietra miliare per lo sviluppo della partnership strategica tra il nostro gruppo e l'Indonesia. Lo vediamo come la prima di altre importanti opportunità di collaborazione con il Ministero della Difesa indonesiano , in una logica di partnership a lungo termine grazie al supporto strutturale delle nostre istituzioni, a partire dal Ministero della Difesa e dalla Marina Militare Italiana. Il Sud-Est asiatico è un'area centrale dal punto di vista geopolitico dove Fincantieri vuole rafforzare la sua presenza, come definito nel piano industriale", ha spiegato Folgiero.

# Shipping Italy

## Focus

### **La chiusura del porto a Baltimora costringe Grimaldi a rivedere i piani operativi di alcune navi**

Porti La con-ro Atlantic Sky della controllata Acl era transitata sotto il ponte crollato due ore prima dell'incidente causato dalla portacontainer Dali. Traffici dirottati in altro scali di Nicola Capuzzo Il crollo del ponte Francis Scott Keybridge nel porto di Baltimora nel prossimo futuro impatterà direttamente anche sulle attività del gruppo armatoriale Grimaldi di Napoli, in particolare della controllata americana Atlantic Container Line che opera servizi di linea regolari fra Nord Europa e Nord America per il trasporto di container e carichi rotabili. Per le stesse ragioni l'incidente interesserà anche le linee operate da Grimaldi con navi porta auto dall'Asia e dall'Europa verso gli Stati Uniti. La shipping company partenopea ha precisato intanto a SHIPPING ITALY che i principali terminal dep sea di Seagirt (container), Dundalk (auto e ro-ro) e Fairfield (auto) attualmente risultano tutti chiusi. Sparrow's Point (altro terminal per auto nuove) si trova fuori dal ponte caduto, verso il mare aperto, e risulta essere l'unico fra i grandi terminal ancora operativo ma si tratta di una struttura più recente e ancora in fase di sviluppo (utilizzata finora per traffici di Volkswagen e Bmw). "Il porto di Baltimora non ha indicato quanto tempo ci vorrà per rimuovere i rottami del ponte e riaprire il canale. È urgente riaprire il transito perché diverse navi della Marina statunitense sono bloccate all'interno del porto" spiegano da Grimaldi, che nella disgrazia è stato comunque fortunato come gruppo. Una nave di Atlantic Container Line (Acl), l'Atlantic Sky, aveva infatti lasciato il porto due ore prima dell'incidente; nessun'altra nave del gruppo si trovava a Baltimora al momento dell'incidente. Per ciò che riguarda i servizi di imbarco e sbarco di contenitori fino a nuovo avviso, finché il canale rimarrà chiuso, tutti i servizi container per tutti i vettori da e per Baltimora sono sospesi. Gli operatori che attualmente vi fanno scalo dovranno dirottare il carico verso New York, Norfolk e Filadelfia. I volumi sono significativi, ma non dovrebbe essere un problema per gli altri porti assorbire questi volumi ulteriori. "Acl sta dirottando il carico di Baltimora verso New York e Norfolk per il momento. Se la chiusura del porto di Baltimora continuerà per un periodo prolungato, Acl aggiungerà un porto alternativo per modificare il suo programma" fanno sapere dal quartier generale di Grimaldi a Napoli. Maggiori i riflessi sui trasporti via mare di auto nuove perché Baltimora è il più grande porto ro-ro degli Stati Uniti. "Acl sta attualmente valutando opzioni portuali alternative fin quando Baltimora rimarrà chiusa; per il momento la compagnia sta dirottando i carichi rotabili verso New York e Norfolk" aggiungono. Lo scalo protagonista di questo grave sinistro è un gateway per il trasporto via mare di auto nuove, soprattutto per le importazioni dall'Asia, ma anche dall'Europa. "Fortunatamente le auto sono una piccola percentuale dei carichi totali di Acl. I grandi importatori di auto, soprattutto quelli asiatici a causa dei volumi avranno molti problemi



## Shipping Italy

### Focus

---

a trovare parcheggio in altri porti vicini" fano sapere dal gruppo italiano, che serve però i traffici di auto nuove con proprie navi car carrier che collegano Asia, Europa e Nord America. "Poiché Acl - aggiungono - è già presente a NY e Norfolk con spazi dedicati, probabilmente finiremo per trasportare più auto ora che i produttori cercheranno di spostare i loro carichi dati i nuovi vincoli di spazio. I porti alternativi si riempiranno molto rapidamente prima che venga affisso il cartello 'spazio esaurito'." ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

