



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
giovedì, 25 aprile 2024**



## Prime Pagine

25/04/2024	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 25/04/2024	6
25/04/2024	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 25/04/2024	7
25/04/2024	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 25/04/2024	8
25/04/2024	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 25/04/2024	9
25/04/2024	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 25/04/2024	10
25/04/2024	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 25/04/2024	11
25/04/2024	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 25/04/2024	12
25/04/2024	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 25/04/2024	13
25/04/2024	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 25/04/2024	14
25/04/2024	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 25/04/2024	15
25/04/2024	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 25/04/2024	16
25/04/2024	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 25/04/2024	17
25/04/2024	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 25/04/2024	18
25/04/2024	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 25/04/2024	19
25/04/2024	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 25/04/2024	20
25/04/2024	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 25/04/2024	21
25/04/2024	<b>MF</b> Prima pagina del 25/04/2024	22

## Primo Piano

25/04/2024	<b>Blog.it</b> Porti, Amirante: "L'esperienza danese nel settore dei trasporti può essere applicata anche all'autotrasporto"	23
------------	---	----

## Venezia

24/04/2024	<b>Sea Reporter</b>	24
<hr/>		
24/04/2024	<b>Shipping Italy</b>	26
<hr/>		
24/04/2024	<b>Venezia Today</b>	28
<hr/>		

## Savona, Vado

24/04/2024	<b>Ship Mag</b>	30
<hr/>		

## Genova, Voltri

24/04/2024	<b>Informatore Navale</b>	32
<hr/>		

## La Spezia

24/04/2024	<b>Il Nautilus</b>	33
<hr/>		
24/04/2024	<b>PrimoCanale.it</b>	35
<hr/>		

## Ravenna

24/04/2024	<b>Ravenna Today</b>	36
<hr/>		
24/04/2024	<b>RavennaNotizie.it</b>	38
<hr/>		
24/04/2024	<b>Sea Reporter</b>	40
<hr/>		
24/04/2024	<b>SetteSere Qui</b> Pagina 27	42
<hr/>		

## Livorno

24/04/2024	<b>Agenparl</b>	44
<hr/>		

24/04/2024	<b>Il Nautilus</b>	46
AdSP Livorno: approvato il bilancio consuntivo del 2023		
24/04/2024	<b>Il Nautilus</b>	48
Occupazione: Livorno e Piombino in tenuta		
24/04/2024	<b>Informare</b>	52
Approvato il bilancio consuntivo 2023 dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale		
24/04/2024	<b>Informatore Navale</b>	54
Occupazione, Livorno e Piombino in tenuta		
24/04/2024	<b>Informazioni Marittime</b>	58
Speciale   Porto di Livorno, l'occupazione tiene (per ora)		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

24/04/2024	<b>CivOnline</b>	62
Drive your Future, Automar recluta 80 autisti		
24/04/2024	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	63
Drive your Future, Automar recluta 80 autisti		
24/04/2024	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	64
Campionato italiano a coppie di canna da riva: vince la coppia Lacerenza e Moscetti (Lni Spotorno)		

## Napoli

24/04/2024	<b>Napoli Today</b>	65
Napoli si prepara ad una trasformazione epocale: come cambieranno piazza Garibaldi e Napoli-Campi Flegrei		
24/04/2024	<b>Napoli Today</b>	67
Arriva il nuovo Giove Jet: il catamarano "green" che riduce rumori ed emissioni		

## Bari

24/04/2024	<b>Bari Today</b>	69
Nuovo terminal nel porto di Bari, avanti con i lavori: "Ospiterà anche eventi e convegni"		
24/04/2024	<b>Il Nautilus</b>	70
TEN-T: il Parlamento Europeo aggiorna le linee guida per la rete transeuropea dei trasporti		

## Brindisi

24/04/2024	<b>Brindisi Report</b>	72
Serbatoio Edison, diatriba sui binari: "Il Comune sostenga l'Asi". No del sindaco		

## Cagliari

24/04/2024	<b>(Sito) Ansa</b>	74
Porti sardi, nel prossimo triennio lavori per mezzo miliardo		

24/04/2024	<b>FerPress</b>	75
<hr/>		
24/04/2024	<b>Il Nautilus</b>	77
<hr/>		
24/04/2024	<b>Informare</b>	79
<hr/>		
24/04/2024	<b>Informatore Navale</b>	80
<hr/>		
24/04/2024	<b>Informazioni Marittime</b>	82
<hr/>		
24/04/2024	<b>Messaggero Marittimo</b>	84
<hr/>		
24/04/2024	<b>Sea Reporter</b>	86
<hr/>		

## Trapani

24/04/2024	<b>Informatore Navale</b>	88
<hr/>		
24/04/2024	<b>Informazioni Marittime</b>	89
<hr/>		

## Focus

24/04/2024	<b>Il Nautilus</b>	90
<hr/>		
24/04/2024	<b>Informatore Navale</b>	92
<hr/>		
24/04/2024	<b>Informatore Navale</b>	94
<hr/>		
24/04/2024	<b>Informazioni Marittime</b>	95
<hr/>		
24/04/2024	<b>Port News</b>	97
<hr/>		
24/04/2024	<b>Ship Mag</b>	99
<hr/>		
24/04/2024	<b>Ship Mag</b>	100
<hr/>		

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campitana 50-C - Tel. 06 988281

FONDATA NEL 1876

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



**Sánchez: devo riflettere**  
Corruzione in Spagna  
Indagata la first lady  
di Sara Gandolfi  
a pagina 13



**Domani su 7**  
Minoli: «La Rai  
che vorrei»  
di Antonio Polito  
sul magazine del Corriere



## Mattarella, Meloni e i presidenti delle Camere all'Altare della Patria. A Milano filopalestinesi e Brigata ebraica **Allerta e tensioni sul 25 Aprile** Cortei in tutta Italia, i timori legati alle proteste contro Israele. Nuovo caso in Rai

**Gli aiuti Missili Usa già in Ucraina**



### Biden avvisa: se Mosca attacca noi reagiremo

di Giuseppe Sarcina

Il presidente degli Stati Uniti ha firmato la legge che destina 60 miliardi di dollari in aiuti militari e finanziari all'Ucraina. Il pacchetto era bloccato dai repubblicani nel Congresso Usa da ottobre. Ma negli ultimi giorni Biden ha avuto successo e in gran segreto sono già stati inviati a Kiev i missili a lungo raggio Atacms. Poi il monito a Mosca: «Se la Russia attacca i Paesi della Nato, noi reagiremo». a pagina 7

### Università Primo si alla riforma Medicina, stop al test Così cambia l'accesso

di Orsola Riva

Medicina, stop al test di ingresso e primo colpo al numero chiuso. La selezione, con esami e il raggiungimento dei crediti necessari, avverrà dopo un semestre aperto a tutti. Ecco che cosa cambia. a pagina 17

### Scontro Lega assente, è giallo sul voto Il governo va sotto: caos sull'Autonomia

di Adriana Logroscino

Scontro e scontro aperto sull'autonomia differenziata in discussione alla Camera. Ieri il governo è andato sotto per l'assenza dei leghisti sull'emendamento del M5S. «Voto da ripetere». E l'opposizione insorge. a pagina 11

### OTTANTA ANNI NON SONO BASTATI

di Ferruccio de Bortoli

**C**i siamo illusi in tutti questi anni che il 25 Aprile diventasse veramente una giornata di memoria comune. La Repubblica ha ormai la vita media di un italiano. Il tempo di una generazione dovrebbe essere la garanzia della formazione di una coscienza collettiva. Un così lungo periodo di democrazia repubblicana non è però bastato per provare insieme — senza amnesie o inutili distinguo — orrore e vergogna per la tragedia di una dittatura che trascinato l'Italia in guerra. Cioè per fare i conti, fino in fondo, con la Storia, scrollandoci di dosso, per esempio, l'autoconsolatoria retorica degli «italiani brava gente». Ottant'anni non sono stati sufficienti perché tutti maturassero orgoglio e riconoscenza, senza troppa retorica, per il coraggio dei partigiani e di tutti coloro che si ribellarono al nazifascismo. Né per esprimere meglio la gratitudine nazionale per i militari che dissero no a Salò, finirono internati e dimenticati nel Dopoguerra. Noi italiani del secolo dopo, che respiriamo un'aria di libertà come se fosse una condizione naturale della Storia, avremmo avuto lo stesso coraggio di quei nostri concittadini? E rischiare la vita, anche dei familiari, per il proprio Paese?

continua a pagina 22

L'allerta sicurezza è già al massimo da giorni per questo 25 Aprile. L'ultimo campanello d'allarme è suonato a Torino con gli scontri tra i collettivi universitari e le forze dell'ordine. I timori sono legati proprio alle proteste contro Israele e ai cortei nelle diverse città. A Milano, blindata, sfileranno Brigata ebraica e filopalestinesi. Le massime autorità dello Stato all'Altare della Patria. Un nuovo caso in Rai.

alle pagine 2,3 e 4

**CONTI, ALLARME DI GIORGETTI**  
«Il Superbonus è un mostro»

di Federico Fubini e Mario Sensi

Conti pubblici a rischio, l'allarme di Giorgetti che si dice pronto alle dimissioni: «Il Superbonus è un mostro». Meloni e il ruolo dell'Europa.

alle pagine 8 e 9 Basso

**LA GUERRA A GAZA**  
Netanyahu: ora entriamo a Rafah

di Davide Frattini

«Pronti a entrare a Rafah». Così l'esercito di Israele. Nel giorno in cui Hamas diffonde il video di un ostaggio rapito il 7 ottobre e con il braccio amputato.

a pagina 5

### Il rocker L'incidente all'udito e la ripartenza: io come il ferro



Il fiorentino Piero Pelù, 62 anni, qui all'XI Festival del Cinema di Roma, dopo uno stop forzato torna a esibirsi in tour

### Lo choc, la depressione Pelù: «Ma sono rinato»

di Andrea Laffranchi

«Un incidente sul lavoro, ho avuto uno choc acustico. Ma sono come il ferro — dice al Corriere Piero Pelù —, che resiste anche se subisce un impatto violento». La depressione, la ripartenza, il nuovo disco. Il rocker si racconta e torna in tour. a pagina 31

### GIANNELLI



Una mattina mi son svegliato ed ho trovato...

**MAK**  
DESIGN & PASSION  
www.makwheels.it

### IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Il Fatto Quotidiano rivela che Piero Fassino è stato denunciato per il furto di una boccetta di profumo e la cosa non mi sorprende: si tratta di un evidente malinteso. Per quanto abbia dichiarato che il suo non è uno stipendio da nababbi, escludo che gli impedisca di acquistare una confezione scontata di eau de toilette. Il fattaccio quotidiano è accaduto al duty-free di Fiumicino, dove il Fassino ha preso il corpo del reato dallo scaffale proprio nell'istante in cui gli suonava il cellulare. Neanche questa cosa mi sorprende: il destino si diverte a seminare coincidenze. «Che fare?» si sarà detto onorevole profumatore. Posare la boccetta e prendere il telefono, visto che l'altra mano era già occupata a reggere il trolley? O sedersi sul trolley con la boccetta in una mano e il te-

### Eau de Fassino

lefono nell'altra? Chissà perché certe scelte drammatiche capitano sempre al leader di sinistra. Fassino ha optato per una terza via: ha messo il cellulare all'orecchio e il profumo in tasca, con l'intenzione, ovviamente, di passare alla cassa. Qui le versioni divergono: lui sostiene che un addetto si è accorto della sua mossa da prestigiatore e lo ha fermato; altri che Fassino sarebbe uscito dal duty sovrappensiero con il fiaccone nel cappotto, facendo impazzire la suoneria anti-taccheggio. Di sicuro l'addetto non ha voluto sentire ragioni e lo ha denunciato. Quindi o non lo ha riconosciuto oppure, pur riconoscendolo, lo ha trattato come un qualsiasi altro cittadino. E questa cosa, piacevolmente, mi sorprende.

**Joël Dicker**  
Un animale selvaggio  
La nave di Tesco  
230.000 copie  
Il nuovo romanzo dall'autore di La verità sul caso Harry Quebert





**Spagna: il premier Sánchez pensa di lasciare per indagine sulla moglie, accusata di traffico di influenze dalla destra. Gli manca un Nordio che depenalizzi il reato**



Giovedì 25 aprile 2024 - Anno 16 - n° 114  
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma  
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00  
 Spedizione aib. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**IL CASO INTESA IN UE**  
 I mega-interessi ai deputati fanno gola ai senatori  
 CANNAVÒ E PROIETTI A PAG. 2-3

**FARO SU FOSSE COMUNI**  
 L'assalto a Rafah è pronto. I civili spinti sulla costa  
 SCUTO E ZUNINI A PAG. 14-15

**PARLA MONI OVADIA**  
 "Il 25 Aprile sto coi russi, decisivi contro i nazisti"  
 TRUZZI A PAG. 7

**PER OMESSA CENSURA**  
 L'albanese Rama ora chiama la Rai contro "Report"  
 GIARELLI E ROSELLI A PAG. 6-7

**» COSA POSSIAMO FARE**  
 Le belle parole contro il fascismo e le chiacchiere  
 Paolo Nori

**S**i parla molto, in queste settimane, del Premio Strega, e anche a me hanno chiesto cosa ne penso, e io faccio fatica a rispondere perché ho un rapporto un po' strano con l'attualità. Ci son storie che son decenni che girano e son sempre quelle, dico sempre più o meno le stesse cose, e nei periodi in cui lavoro molto, le cose di cui si parla, mi toccano relativamente.  
 A PAG. 17

**INDULTO MASCHERATO I CALCOLI DEL GARANTE DEI DETENUTI**

# La Svuotacarceri libererà 5.080 criminali in 24 ore

**ARDITA: "ALTRO FIASCO"**  
 IL DDL GIACHETTI (DESTRE, IV E PD) SCARCERA CON 8 MESI DI ANTICIPO I RECLUSI. REGIONI PIÙ COLPITE: LAZIO, SICILIA E LOMBARDIA. IL PM: "2 ANNI, DI NUOVO DENTRO"



**APERTA L'INCHIESTA Per furto di profumo al duty free**  
**Fassino: la Procura ha già acquisito il video**

La Polaria ha ricostruito l'episodio e trasmesso gli elementi raccolti a Fiumicino al pm di Roma. Il deputato dem a Rtl 102.5: "Sto male, è solo un malinteso. Si chiarirà tutto"



**LA SENTENZA DI CASSAZIONE**  
 Bomba in caserma: a Cospito condanna definitiva a 25 anni

**INTERVISTA ALLO SCRITTORE**  
 Siti: "L'antifascismo annaspa tra gli stracci e il sesso nel virtuale"

- LE NOSTRE FIRME**
- Padellaro Ma "ebreo" è un insulto? a pag. 6
  - Lerner Buchi neri Beccaria e Corelli a pag. 11
  - Esposito Ponte: De Gennaro sereno a pag. 11
  - Truzzi Rai, 2 pesi a Scurati e Boccia a pag. 11
  - Valentini Il 25 aprile '74 e i garofani a pag. 16
  - Houellebecq L'arte piace agli stufl a pag. 18



**La catteriveria**  
 Fassino denunciato per il furto di un profumo. Visto cosa succede a eliminare il Reddito di cittadinanza?  
 LA PALESTRA/MARCO GARNERO

**Democrazia all'asta**

» Marco Travaglio

Vito Bardi ha rivinto in Basilicata con 153.088 voti, cioè con gli elettori di Prato se andassero tutti alle urne. Un po' poco, come test nazionale. Ma una bella prova dei paradossi del sistema politico e mediatico. Dopo le ultime reate in Puglia, Piemonte e Sicilia sui voti comprati, era tutto un coro contro il trasformismo di "cacicchi e capibastone" (copyright Schlein). Poi, in Basilicata, per far rivincere il pessimo Bardi è bastato il trasformismo del cacico Marcello Pittella, passato dal Pd ad Azione (che, come lui, aveva attaccato per cinque anni Bardi), e del duo Azione-Iv, passato dal centrosinistra al centrodestra con un totale di 38 mila voti: mille in meno del divario fra Bardi e lo sfidante Piero Marrese (Pd sostenuto da 5S e Avs). E il coro è subito cambiato: tutti a magnificare la fantomatica rinascita del "centro" nobilitando con afflati ideali l'Operazione Voltgabbana. La *dynasty* Pittella (fra l'altro monca, perché l'altro fratello Gianni è rimasto coerente) s'è messa all'asta, per vedere chi offriva di più e aveva più chance di vincere, poi ha usato i taxi di Calenda&Renzi per dirottare i voti da sinistra a destra. Tutto legittimo, intendiamoci. Ma non certo una lezione nazionale per battere le destre (come dicono Renzi e Calenda che, per batterle meglio, le han fatte vincere). A meno che, per battere le destre, non si debbano inseguire tutti i cacicchi che portano o millantano voti in cambio di favori. A partire da Cuffaro, che va in giro a vantare 150-200 mila e li mette sul mercato, al migliore offerente. Sfumati - pare - i negoziati con la lista Renzi&Bonino, ora Totò tratta con Fl e Schifani dice che quei voti li ha già presi alle Regionali e sarebbe assurdo rifiutarli alle Europee per "puzza sotto il naso" (un pregiudicato per favoreggiamento alla mafia profuma di Chanel n. 5).

I 5Stelle, disorganizzati sui territori e forti solo dei voti d'opinione, sono andati - come sempre alle Regionali - malissimo. E si dà la colpa a loro se ha vinto Bardi: potevano appoggiare Chiorazzo, l'altro cacico Pd amico di Andreotti e Gianni Letta in confitto d'interessi con le coop, anziché bocciarlo, e spartirsi la torta della possibile vittoria. In effetti Chiorazzo ha fatto il pieno di preferenze (7.300), battendo addirittura Pittella (7.200). Quello che gli strateghi del Risiko politico non calcolano è che i 5S si sono dissanguati già sostenendo lo sbiadito e anonimo Marrese: se avessero digerito pure Chiorazzo, avrebbero preso ancor meno del 7,6%. Questa è la lezione nazionale: o un'alleanza Pd-5S-Avs (modello Sardegna) con candidati puliti e credibili (come in Sardegna) per recuperare milioni di astenuti; o un'alleanza Pd-Centri con capibastone, cacicchi e voltgabbana per rimettersi fra i soliti voti all'asta.







# il Giornale



9 771124 883006

DA 50anni CONTRO IL CORO

GIOVEDÌ 25 APRILE 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 99 - 1,50 euro\*

www.ilgiornale.it

**l'editoriale**

## PERCHÉ OGGI NON POSSO DIRMI ANTIFASCISTA

di **Alessandro Sallusti**

**P**overo 25 aprile, finito nelle mani di una giovane arrestata per presunte violenze dopo essere stata condannata più volte per violenza e di un intellettuale di seconda fascia in cerca di gloria. Purtroppo non da oggi il ricordo della giornata della Liberazione è diventato una baraccata, sta a quel giorno del 1945 come il gay pride sta ai diritti degli omosessuali: cose serie buttate in farsa.

Come ha ben spiegato ieri su queste colonne Filippo Facci, non c'è alcuna relazione tra il dichiararsi antifascista e l'essere o non essere fascista, perché il termine antifascista ha perso il suo significato originale per diventare sinonimo di tutto ciò che è di sinistra. In questo senso io non mi dichiaro antifascista perché non voglio e non posso fare parte dello stesso club che in ordine sparso: odia chi non la pensa come lui; spacca la testa a poliziotti e carabinieri impegnati a difendere le libertà di tutti; solidarizza con i terroristi di Hamas e con chi nega il diritto all'esistenza dello Stato di Israele; spera che Putin faccia terra bruciata di ciò che resta dell'Ucraina; ritiene illegittimo un governo, l'attuale, democraticamente eletto e si accanisce con violenza contro la prima donna nominata presidente del Consiglio nella storia della Repubblica.

Io con questa marmaglia illiberale non voglio averci nulla a che fare e trovo ipocrita e pericoloso etichettare le persone: in casa mia comanda un cane ma non sono animalista, sono felice che mia moglie lavori tanto e più di me ma non sono femminista, passo il mio poco tempo libero nella natura ma non sono ambientalista. In altre parole, a costo di apparire presuntuoso, provo a ragionare con la mia testa senza intruparmi in eserciti di cui disconosco autorità e valori e che hanno obiettivi occulti assai meno nobili di quelli dichiarati.

Il più delle volte sono i dettagli a svelare la vera natura degli uomini. Succede che mister 25 aprile, Antonio Scurati, si sia rifiutato di parlare ai microfoni della trasmissione «Diritto e Rovescio» di Paolo Del Debbio (il giornalista più liberale in circolazione) al motto di «voi non mi piacete». Legittimo, ovviamente, ma molto fascista, sia nei toni sia nella sostanza. Viva il 25 aprile, ma quello del 1945.

## TENSIONI E MANIFESTAZIONI

# Allarme antagonisti in piazza

Timore di incidenti: filo-Hamas e centri sociali alleati annunciano proteste. La sinistra ha consegnato il 25 aprile in mano agli estremisti

Fausto Biloslavo e Alberto Giannoni

Il 25 aprile, caricato di obiettivi di lotta politica, rischia di produrre tensioni di piazza. È un giorno d'apprensione, più che di festa, quello di oggi.

con Boezi e Fazzo da pagina 2 a pagina 4

BUONE LETTURE PER LA RICORRENZA

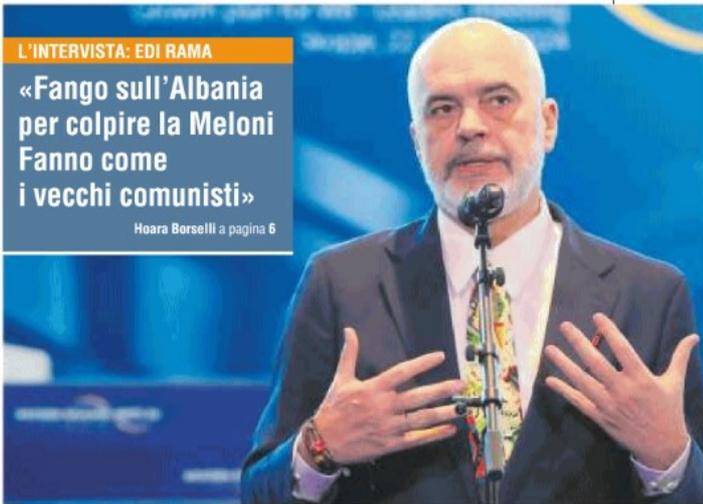
### Da Pasolini a Fenoglio i libri per digerire Scurati

Alessandro Gnocchi a pagina 4

CASELLATI: «FINE DEGLI INCIUCI»

### Premierato più vicino Via libera in commissione

Anna Maria Greco a pagina 8



**L'INTERVISTA: EDI RAMA**  
«Fango sull'Albania per colpire la Meloni. Fanno come i vecchi comunisti»  
Hoara Borselli a pagina 6

**«SARÀ COME L'11 SETTEMBRE»**  
Biden avvisa Putin: «Se attaccate la Nato risponderemo»  
Valeria Robecco  
Joe Biden firma il maxi pacchetto di aiuti per Ucraina, Israele e Taiwan, e manda un avvertimento a Putin.  
a pagina 14

**LA DISAVVENTURA DELL'ESPONENTE PD**  
Fassino denunciato per furto  
Ma lui: un disguido. E il suo passato lo scagiona  
Gabriele Barberis  
Piero Fassino, già ministro e sindaco di Torino, è costretto a dire: «Non volevo rubare». L'accusa è quella di aver sottratto un profumo da 100 euro al duty free dell'aeroporto di Fiumicino.  
a pagina 12

**il dibattito**  
LA SENATRICE FDI  
«Lei è ebrea?»  
Scoppia in Rai il caso Mieli  
Pier Francesco Borgia  
Un semplice scivolone professionale o qualcosa di più? Il conduttore di Radio anch'io, il programma quotidiano su Radio Rai 1, Giorgio Zanchini, introduce la sua ospite, la senatrice di Fratelli d'Italia Ester Mieli con la domanda «Lei è ebrea?»  
a pagina 5

**POLEMICA INUTILE**  
Domanda legittima: è giornalismo  
di Luigi Mascheroni a pagina 5  
**LIBERTÀ NEGATA**  
No, serve solo a sminuire il suo pensiero  
di Felice Mantì a pagina 5

**LE ETICHETTE AI CIBI**  
Follia a Bruxelles Vogliono approvare il «Nutri-Score» senza l'ok italiano  
Giubilei e Paganini a pagina 11  
la stanza di Feltri  
alle pagine 20-21

**BUON 25 APRILE A TUTTI**  
di Luigi Mascheroni  
giù la  
Oggi è una data fondante per la storia d'Italia. Un giorno che onora un straordinario avvenimento. Una ricorrenza che nel corso degli anni è stata celebrata con gioia, vissuta come una grande festa, da moltissimi esaltata; anche se purtroppo a volte vissuta da qualcuno come divisiva, e quindi discussa, o peggio volutamente dimenticata, se non addirittura irrisa. E questo non è bello.  
Oggi gli italiani festeggiano una data che ricorda loro un passato da cui nasce il nostro futuro. Di libertà. La data di oggi - che non deve essere appannaggio di una sola parte politica, di sinistra o di destra, ma di tutti - racconta una pagina importantissima della nostra identità. Ma non solo. Racconta il carattere di un popolo. Oggi si ricorda il coraggio, l'orgoglio, la fierezza di quegli italiani che hanno saputo sacrificarsi nel nome della propria libertà e della riconquistata indipendenza. Ed è proprio questa la parola più giusta: indipendenza.  
Ecco perché oggi dobbiamo essere tutti in piazza, con dedizione e convinzione. Per superare gli odii di parte e gli egoismi in nome di quei valori - pace, onore e giustizia - che vogliamo trasmettere alle future generazioni.  
È con questo spirito che oggi saremo tutti in piazza, da Genova a Milano, da Torino a Venezia.  
Da Zena a Milan, da Turin a Venesia!  
Viva il 25 aprile. Viva la festa di San Marco. Viva la Repubblica - della Serenissima -, viva le glorie del nostro Leon.

**AMICA in Chignon**  
Nuova  
ELDORADA  
L'AMICA D'ORO



# IL GIORNO

Giovani

QN Nuove Generazioni

\* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

GIOVEDÌ 25 aprile 2024\*  
1,50 Euro

Milano Metropoli +

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



Milano, studente disarmato e arrestato a scuola

**Dalle minacce alla prof al raid col coltello in aula Il 15enne: «Vi ammazzo»**

Ballatore e Palma a pagina 12



Brescia, già 12 vittime nel 2024

**Operaio ucciso dal carroponte Strage infinita**

Raspa a pagina 13



## Tensione per i cortei del 25 Aprile

Massima allerta per l'ordine pubblico: il ricordo della Liberazione e le manifestazioni pro Gaza si intrecciano nelle piazze. Mattarella all'Altare della Patria, poi in Toscana. **Il nostro sondaggio con l'Istituto Piepoli:** l'antifascismo è più forte tra i giovani

Gigliuto e servizi alle p. 2 e 3

**Il ministro: un passo avanti**  
Allarme di Bankitalia e Fitch

**Giorgetti difende il Patto e il Def**  
**Il superbond spinge il debito**



Il ministro dell'Economia difende il Def e il patto di stabilità. Allarme Bankitalia e Fitch sul superbond e sul debito.

Marin e D'Amato alle pag. 4 e 5

**ISCRIZIONE LIBERA AL PRIMO SEMESTRE, POI TORNANO I TEST**



**Medicina, via il numero chiuso: è scontro**

Primo stop al numero chiuso a Medicina: non scompare ma si sposta in avanti di sei mesi. Dopo un primo semestre aperto a tutti ne seguirà un secondo al quale

potrà accedere solo chi avrà superato gli esami individuati come propedeutici e un quiz nazionale. A prevederlo è la proposta di riforma messa a punto dalla commis-

sione istruttoria del Senato che ieri l'ha adottata all'unanimità. No dei medici: questa riforma produrrà disoccupati.

Servizi alle pagine 6 e 7

**DALLE CITTÀ**

Coppa Italia



**Sogno Atalanta**  
**Il 4-1 con i Viola**  
**manda la Dea**  
**in finale con la Juve**

Servizi nel Qs

La crociata legale sul Sebino

**L'isola nel lago**  
**reclama i diritti**  
**delle terre di mare**

Pacella a pagina 14

Medio Oriente in fiamme

**Israele accelera,**  
**imminente**  
**il blitz a Rafah**

Farruggia e Baquis a pagina 9



Gli incontri della Rondine

**Ragazzi 'nemici',**  
**dialoghi di pace**

Bigozzi a pagina 10



Parla un ex detenuto

**«Il mio Beccaria**  
**del terrore»**

A. Gianni a pagina 11



Da Carreras e Domingo a Sheeran

**Bocelli in scena**  
**con i 'friends'**

Spinelli a pagina 28





**Il secolo di Rossana**

**IN EDICOLA** Supplemento di 76 pagine dedicato a Rossana Rossanda per il suo centesimo compleanno. I pezzi più celebri, i ricordi di amici e compagni



**Culture**

**LIBERAZIONE** Letture per le sfide del presente. La Resistenza ha un museo: parla Paolo Pezzino  
Vercelli, Santagata pagine 12 e 13



**Visioni**

**DARGEN D'AMICO** Intervista al rapper milanese. Il discorso a Sanremo, Gaza, la censura, il tour estivo al via  
Shendi Velli pagina 18

# il manifesto

quotidiano comunista

CON IL SECOLO DI ROSSANA  
• EURO 2,50  
• CON LE MONETE DIPLOMATICHE  
• EURO 2,00

GIOVEDÌ 25 APRILE 2024 - ANNO LIV - N° 99

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Milano, 25 aprile foto di Mourad Balti Touati/Ansa

# Una mattina



**Una data esigente**  
La festa che non è una passeggiata

ANDREA FABOZZI

«Vogliamo che sfilii una grande manifestazione, più grande del solito» scrivevamo un mese fa nell'appello che invitava a tornare a Milano questo 25 aprile. Siamo ottimisti, pensiamo che andrà così, il corteo sarà pienissimo. Ce lo dicono le tante adesioni, collettive e individuali. L'impegno degli organizzatori, la sensazione di aver intercettato e dato voce a un desiderio diffuso. Persino cresciuto nelle ultime settimane, al crescere delle motivazioni per fare di questa Liberazione una liberazione speciale.

— segue a pagina 2 —

È il 25 aprile, Milano si sveglia aspettando un grande corteo. È il giorno della Liberazione dunque dell'antifascismo, della pace, della dignità, dei diritti e non è mai stato così importante portarli in piazza. Contro un governo guidato dagli eredi di chi la Resistenza aveva sconfitto

a pagina 2

**GAZA SENZA TREGUA**  
200 giorni di offensiva, il mondo dice basta



■ Duecento giorni di offensiva israeliana contro Gaza, mentre il mondo si mobilita per il cessate il fuoco, dai campus negli Stati Uniti alle piazze militarizzate del Cairo. Per ora, quel mondo rimane inascoltato: Netanyahu si prepara a marciare su Rafah, forte del pacchetto di armi appena autorizzato da Biden. **PAGINE 3,4,5**

**Terra rimossa**

La strage imminente dei palestinesi

MARCO BASCETTA

Dagli Stati Uniti alla Francia, dall'Italia a Londra e Berlino assistiamo a uno spropositato accanimento repressivo e censorio contro sempre più estesi movimenti collettivi e prese di posizione individuali a favore della causa palestinese.

— segue a pagina 4 —

**all'interno**

**Def** Via libera alla scatola vuota. E il Patto incombe

ANDREA COLOMBO

PAGINA 6

**Autonomia** La destra va sotto e non ci sta: domani si rivota

KASPAR HAUSER

PAGINA 7

**Rai** Vigilanza silenziosa. Zanchini sotto attacco

MARIO DI VITO

PAGINA 7



Printed in Italy. Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. G. 04/CRW/23/2103  
9 770225 415000





€ 1,20 ANNO DICOMI-N° 114 ITALIA SPELLENDE IN ABBONAMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 20/1, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 25 Aprile 2024

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

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

Il personaggio

Chiambretti: a maggio torno in Rai, spero di trovarci qualcuno

Massimo Galante a pag. 14



Le scelte del Napoli

Ecco Moffi e Dovbyk i due bomber in corsa per il dopo Osimhen

Eugenio Marotta a pag. 16



L'analisi
Quell'amore per la patria che portò al 25 aprile

Paolo Pombeni

Molte cose si possono dire sulla ricorrenza del 25 aprile, festa di una liberazione che alcuni vorrebbero senza padri (allora è finita la guerra e basta), altri se ne vorrebbero appropriare per attribuire a sé soli i meriti della liberazione.

Continua a pag. 35

«Sì al taglio Irpef nel 2025»

Il governo blinda le tre aliquote: coperture confermate. Giorgetti: «Bonus mostro abnorme» Zangrillo: ai militari pagheremo le ore di straordinario, per gli aumenti stanziati 1,5 miliardi

Andrea Bassi alle pagg. 2 e 3

Scritte anti-Meloni a Napoli e Caserta. 25 aprile tra polemiche e rischio scontri Offese sui manifesti, solidarietà bipartisan al premier

Adolfo Pappalardo

Scritte offensive sui manifesti di Fratelli d'Italia con il volto del premier Meloni e di Forza Italia con quello del ministro Tajani, affissi per le Europee, sono comparse a Napoli e a Caserta. Indaga la Digos. Solidarietà dagli esponenti del centrodestra che hanno chiesto anche all'opposizione di condannare le scritte. Condanna che arriva per voce del sindaco democristiano di Caserta Marino: «Episodio inaccettabile».

A pag. 8



Intervista Matteo Renzi

«Draghi al posto di Ursula possibile se vince il centro»



Elezioni in Basilicata, il Pd ha messo il veto su di noi per inseguire M5S: geniale

Francesco Becchi a pag. 5

La riflessione
Gli stupri e la doppia guerra alle donne

Cinzia Battista

I conflitti armati, soprattutto quelli contemporanei avvenuti dopo la caduta del muro di Berlino, hanno portato e tuttora portano con sé, sempre, una specifica tipologia di abbruttimento: la "guerra alle donne", ossia lo stupro come terrificante strategia e arma di guerra.

Continua a pag. 35

Iniziativa Uil a Napoli, 500 bare in piazza per chiedere giustizia



Cinquecento bare in piazza Plebiscito: la campagna Uil contro le morti sul lavoro NEA/FOTO ANTONIO DI LAURENZIO

Plebiscito, il cimitero dei morti sul lavoro

Dario De Martino in Cronaca

Fondi Campania botta e risposta De Luca-industriali

Il governatore: «Solo io alzo la voce con Roma» La replica: «Facciamo gli interessi delle imprese»

Luigi Roano

Fondi per la Campania, botta e risposta tra De Luca e gli industriali. Il governatore: «Solo io tutolo il territorio. Meloni ha dato risorse a 17 regioni ma per noi ancora nulla». Il presidente degli industriali campani Jannotti Pecci replica: «Noi aiutiamo le nostre imprese. Lo scontro istituzionale è sbagliato, bisogna trovare punti di incontro».

In Cronaca

La riforma

Stop test d'ingresso per Medicina primo sì al Senato

Primo sì al Senato allo stop al numero chiuso per Medicina: il comitato ristretto della commissione Istruzione ha adottato il testo base del disegno di legge. Soddisfatta la Lega, dubbi del Pd. Loiacono a pag. 9

Le reazioni dopo la scelta degli eredi
Il brand Totò ora divide Napoli «Bene i vincoli». «No, è di tutti»

Giuliana Covella

Brand sì, brand no. Dopo la decisione degli eredi di Totò di bloccare l'utilizzo del nome e delle sue poesie per locali, ristoranti, pizzerie, menu e altro Napoli si spacca. C'è chi sostiene l'utilità dei vincoli e chi pensa che Totò e la sua arte siano patrimonio di tutti. Parere comune è però che il principe De Curtis sia l'emblema di Napoli.

A pag. 13

Il caso

Maxi-multa ad Amazon per gli acquisti periodici «Una pratica scorretta»

Multa da 10 milioni di euro a Amazon da parte dell'Antitrust per pratica commerciale scorretta: sul sito è preimpostato l'opzione «acquisto periodico» anziché «acquisto singolo», limitando la libertà di scelta dei consumatori. Evangelisti a pag. 34





# Il Messaggero



Giovedì 25 Aprile 2024 • S. Marco ev. - Ann. Liberazione

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Oggi su MoltoDonna**  
Gianna Nannini compie 70 anni: «Ma nella mia anima sono senza età»  
Un inserto di 24 pagine



**Stasera recupero a Udine**  
**La Roma in campo nella partita più breve sogno Champions in 18'**  
Nello Sport



**Eurovision da record**  
**Angelina Mango parte tra i favoriti**  
**Ma le polemiche rubano la scena**  
Marzi a pag. 21



## Valori condivisi

### Quell'amore per la Patria che portò al 25 aprile

Paolo Pombeni

Molte cose si possono dire sulla ricorrenza del 25 aprile, festa di una liberazione che alcuni vorrebbero senza padri (allora è finita la guerra e basta), altri se ne vorrebbero appropriare per attribuire a sé soli i meriti della liberazione. Di fare una riflessione profonda su come e perché l'Italia arrivò a liberarsi da una fase della propria storia poco gloriosa, ma soprattutto che aveva portato il paese alla catastrofe, non è che ci sia una grande voglia. Eppure, quella "concordia nazionale" che tanto spesso viene giustamente invocata sarebbe il a portata di mano se si riflettesse su come il paese si è lasciato alle spalle vent'anni di un regime politico che aveva preteso di rifare la storia del mondo (e per questo era finito nelle braccia della follia hitleriana) e che non c'era proprio riuscito. Anzi proprio vent'anni di pretesa egemonia "totalitaria" sul nostro sistema politico e sociale non erano riusciti a plasmare una nazione fascista come la sognavano i radicali del regime: perché gli uomini e le donne che hanno preso parte alle varie forme di resistenza, quelli che non hanno reagito il 25 luglio 1943 per difendere un sistema politico che la monarchia liquidava, erano in grande parte vissuti a quell'ombra ed avevano partecipato della diffusione di una cultura che si diceva retoricamente ne avrebbe dovuto fare degli "italiani nuovi".

In realtà una larga componente di coloro che a vario titolo avevano preso parte alla "resistenza" (...)  
Continua a pag. 16

## Medicina, stop al numero chiuso: c'è il primo sì

► Riforma in Senato  
Sei mesi di lezioni poi arriva la selezione

ROMA Medicina, si entra senza test. La selezione dopo sei mesi. Prove d'ingresso abolite: primo sì al testo della riforma. Sarà in vigore dal 2025-26. La ministra Bernini: «Vogliamo superare il numero chiuso».

Loiacono e Troili a pag. 7

Il voto in Europa

Il Patto di Stabilità che sottovaluta la crescita dei Paesi

Angelo De Mattia

Si guardi al merito del problema. Si possono (...)  
Continua a pag. 16

L'intervista: «Tavolo con la Difesa al via»

Zangrillo: «1,5 miliardi per gli aumenti Pagheremo gli straordinari ai militari»

Andrea Bassi

«A i militari pagheremo le ore di straordinario». Il ministro della Pa Paolo Zangrillo a *Il Messaggero*: «Abbiamo stanziato 1,5 miliardi per gli aumenti delle Forze armate».



A pag. 3

Ok alla direttiva Ue

La riparazione ora è un diritto dei consumatori

STRASBURGO Più tutele per i consumatori: arriva il diritto alla riparazione. La Ue: allungare la vita degli apparecchi, così meno rifiuti. Rosana a pag. 13

## Irpef, taglio previsto nel 2025

► Il governo blinda le 3 aliquote: coperture confermate. Per le altre misure servono 18 miliardi  
► Def, via libera della Camera. Giorgetti: «Bonus mostro abnorme». E Fitch: farà salire il debito

Il biglietto costa 5 euro. E le prenotazioni sono già ottomila



### Venezia, da oggi si entra col ticket

Venezia: oggi il primo giorno del ticket d'ingresso a 5 euro. Brunetti a pag. 10

ROMA Irpef, il taglio nel 2025. Il governo blinda le tre aliquote, coperture confermate. La Camera dà il via libera al Def. A pag. 2

## Per Cospito la pena diventa definitiva: 23 anni di carcere

► La sentenza della Cassazione sull'anarchico La procura di Torino aveva chiesto l'ergastolo

Valentina Errante

Divenuta definitiva la pena a 23 anni per l'anarchico Alfredo Cospito. Per la sua compagna, Anna Beniamino, la condanna è di 17 anni e 9 mesi di carcere. Lo ha deciso la Cassazione. Cospito, detenuto al regime del 41-bis, era accusato dell'attentato alla ex caserma allievi carabinieri di Fossano del 2006.

Polemica in Veneto

I bimbi disturbano il vicinato, la scuola blocca la ricreazione

TREVISO I bambini disturbano i vicini. E la scuola blocca la ricreazione. Succede a Mogliano. Zanicchi a pag. 11

## Biden firma la legge TikTok vietato negli Stati Uniti: sfida alla Cina

NEW YORK Da più di un anno Joe Biden aveva promesso che avrebbe firmato una legge per mettere al bando TikTok negli Stati Uniti. Ieri il presidente ha firmato il provvedimento che chiede a ByteDance di vendere tutte le quote possedute dal governo cinese della divisione dei social media negli Stati Uniti. I tempi sono molto stretti: il gruppo dovrà cambiare proprietà in 9-12 mesi per evitare di essere vietato dagli store, rendendo così impossibile aggiornare l'app, facendola diventare obsoleta e difficile da usare.

Paura a pag. 8



Il Segno di LUCA

LA VERGINE PUÒ RIPARTIRE

Oggi finalmente Mercurio, il tuo pianeta, mette fine al suo periodo di retrogradazione, che ti aveva riportato indietro rispetto ad alcune situazioni, in particolare modo a livello economico, e puoi ingranare nuovamente la prima e rimetterti in moto. Magari le decisioni che metterai in atto, o semplicemente le parole con cui ti esprimerai, potranno creare sorpresa attorno a te. Ma tu sentiti libero e segui con sincerità la tua strada.  
MANTRA DEL GIORNO  
Il parere altrui difficilmente aiuta.  
© HERCULES RABINOVITZ  
L'oroscopo a pag. 16

\* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, *Il Messaggero* • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, *Il Messaggero* • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, *Il Messaggero* • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, *Il Messaggero* • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,30; "I segreti dei barbesse" • € 0,90 (solo Roma)



# il Resto del Carlino

Giovani

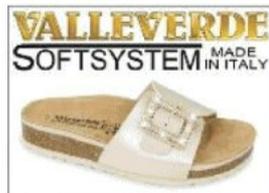
QN Nuove Generazioni

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

GIOVEDÌ 25 aprile 2024  
1,70 Euro\*

Nazionale - Imola+

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



Illustrato dalla Regione, il gelo dei comitati

**Piano post alluvione: nelle zone a rischio soldi a chi lascia la casa**

Mastromarino e Nardi a pagina 13



Sono passate due settimane

**Cosa sappiamo della strage di Suviana**

Dondi a pagina 12



## Tensione per i cortei del 25 Aprile

Massima allerta per l'ordine pubblico: il ricordo della Liberazione e le manifestazioni pro Gaza si intrecciano nelle piazze. Mattarella all'Altare della Patria, poi in Toscana. **Il nostro sondaggio con l'Istituto Piepoli: l'antifascismo è più forte tra i giovani**

Gigliuto e servizi alle p. 2 e 3

**Il ministro: un passo avanti**  
Allarme di Bankitalia e Fitch

**Giorgetti difende il Patto e il Def**  
**Il superbondage spinge il debito**



Il ministro dell'Economia difende il Def e il patto di stabilità. Allarme Bankitalia e Fitch sul superbondage e sul debito.

Marin e D'Amato alle pag. 4 e 5

**ISCRIZIONE LIBERA AL PRIMO SEMESTRE, POI TORNANO I TEST**



**Medicina, via il numero chiuso: è scontro**

Primo stop al numero chiuso a Medicina: non scompare ma si sposta in avanti di sei mesi. Dopo un primo semestre aperto a tutti ne seguirà un secondo al quale

potrà accedere solo chi avrà superato gli esami individuati come propedeutici e un quiz nazionale. A prevederlo è la proposta di riforma messa a punto dalla commis-

sione istruttoria del Senato che ieri l'ha adottata all'unanimità. No dei medici: questa riforma produrrà disoccupati.

Servizi alle pagine 6 e 7

**DALLE CITTÀ**

Bologna, proposta di Fenucci

**Nuovo stadio, il ministro apre agli investimenti con fondi pubblici**

Servizi in Cronaca

Bologna, all'istituto Belluzzi

**Trentamila euro di danni a scuola dopo l'occupazione**

Gieri Samoggia in Cronaca

Imola, blitz della polizia

**Oltre un chilo di droga in casa**  
**Due arresti**

Masetti in Cronaca

**Medio Oriente in fiamme**

**Israele accelera, imminente il blitz a Rafah**

Farruggia e Baquis a pagina 9



Gli incontri della Rondine

**Ragazzi 'nemici', dialoghi di pace**

Bigozzi a pagina 10



Parla un ex detenuto

**«Il mio Beccaria del terrore»**

A. Gianni a pagina 11



Da Carreras e Domingo a Sheeran

**Bocelli in scena con i 'friends'**

Spinelli a pagina 28



**SPADA**  
ROMA

SPADAROMA.COM



GIOVEDÌ 25 APRILE 2024

# IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00 € abbinamento obbligatorio con mensile SALUTE - Anno CXXXVIII - NUMERO 98, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

L'ISTITUTO LIGURE PER LA RESISTENZA AGLI STUDENTI: «L'EUROPA UNITA E ANTIFASCISTA È NATA CON LA RESA DEI TEDESCHI ALLA CITTÀ». OGGI LE MANIFESTAZIONI UFFICIALI

## 25 Aprile, la lezione di Genova

Oggi giorno della Liberazione tra cortei, polemiche e timori per l'ordine pubblico. Manifestazioni e cortei sono previsti in tutte le città, misure particolari di sicurezza a Milano. Le celebrazioni ieri a Genova hanno visto una cerimonia a Villa Migone, dove nel 1945 i nazisti firmarono la resa nelle mani dei partigiani: «Nei fatti e nella lezione del 25 Aprile possiamo trovare le radici dell'Europa unita. Che questa pagina di storia serva per creare una coscienza civica collettiva», ha detto Mino Ronzitti, presidente dell'Istituto per la storia della Resistenza, agli studenti.

GLI ARTICOLI / PAGINE 6-7

### IL TESTIMONE DELLA SHOAH

Licia Casali

Salmoni: «La mia foto deturpata a Weimar segnale di tempi bui»

L'ARTICOLO / PAGINA 7

### L'ARMA DELLA PACE IN MOSTRA

Giovanni Mari

La pistola di Meinhold il generale che si arrese senza toccare il porto

L'ARTICOLO / PAGINA 6



### L'EDITORIALE

STEFANIA ALOIA

#### QUELLA PAROLA IMPORTANTE

Ci sono giorni nei quali il silenzio fa più rumore. Quando l'assenza dal discorso pubblico di una parola, proprio quella, produce un'eco che riverbera all'infinito, sbattendo contro le coscienze democratiche. Una parola, proprio quella, che ha avuto un significato di pace sociale, mentre ora qualcuno la teme come se fosse incendiaria. Quella parola ha unito democristiani e comunisti, cattolici e atei, intellettuali e operai. E adesso c'è chi l'addita, chi fa distinguo. Per piegare la Storia e con lei la natura della nostra Repubblica.

SEQUE / PAGINA 16

### L'INTERVENTO

EDITH BRUCK

#### DI CIAMANO BASTA ALL'ODIO

Il 25 aprile non è solo oggi, ma ogni giorno dell'anno. La memoria di questa giornata ci deve accompagnare e rimanere sempre presente. Specialmente nel mondo in cui oggi viviamo, nell'Italia che non stenta a rinnegare alcuni valori, un'onta proprio per chi ha vissuto il 25 aprile e ne conosce il valore. Trovo vergognoso quello che sta accadendo, la censura che ha colpito Antonio Scurati, un uomo libero e che dovrebbe potere dire quello che crede.

SEQUE / PAGINA 16

IL CENTROSINISTRA: «LA GIUNTA SI OPONGA, A RISCHIO LA LIBERTÀ DELLE DONNE». MEDICINA, STOP AL NUMERO CHIUSO. AMBULATORI APERTI DALLE 8 A MEZZANOTTE

## «L'aborto non si tocca»

Toti e la legge sui pro vita nei consultori: in Liguria la applicheremo ma sulla 194 niente passi indietro

La nuova legge approvata dal centrodestra sui pro vita nei consultori per affrontare la scelta dell'aborto alla prova dei territori. In Liguria il presidente Toti ne annuncia l'applicazione, ma avverte: «Sulla 194 non si faranno passi indietro». Il centrosinistra: «La giunta si opponga».

ROSSI, RUSSO E VIANI / PAGINE 2-4

### L'ORDINANZA BALNEARE

Dario Freccero / PAGINA 15

Nel kit dei bagnini entrano il casco e la giacca a vento

### IL CICLO DEI RIFIUTI

Matteo Dell'Antico / PAGINE 20 E 21

Cinque siti possibili per l'inceneritore Bucci vuole Scarpino

### SENTENZA DELLA CASSAZIONE

L'articolo / PAGINA 13

Condanna per Cospito L'attentato alla caserma costa 23 anni di carcere

### I PERSONAGGI

Genoa, la proposta per Gilardino: rinnovo triennale

Gravina e Schiappapietra / PAGINA 42

Premio Paganini Bruzzo confermato direttore artistico

Marco Menduni / PAGINA 39

### BUONGIORNO

Un aspetto secondario, ma molto ironico, delle torture sui minorenni detenuti al Beccaria, è proprio il nome della prigione, da Cesare Beccaria, il fondatore del pensiero giuridico contemporaneo. Quest'anno ricorrono i due secoli e sei decenni dalla pubblicazione di Dei delitti e delle pene (1764), un libriccino di cento pagine, o poco più o poco meno, dipende dalle edizioni, che è un capolavoro di filosofia illuminista. La ripulsa della pena di morte, il rifiuto di trattamenti inumani e degradanti, l'imperativo della funzione rieducativa della pena, la distinzione fra peccato e reato, la presunzione d'innocenza sono alcuni dei postulati di Beccaria su cui si fondano (si dovrebbero fondare) la giustizia italiana e gran parte dei sistemi occidentali. Ed è, precisamente, la giustizia che smette di essere strumento

### I selvaggi

MATTIA FELTRI

del tiranno per diventare strumento delle democrazie, in cui gli uomini sono uguali e hanno pari diritti. Fin qui, il risaputo. Spesso dimenticato ma, mi auguro, risaputo. Vorrei però suggerire ai signori del governo, casomai non le ricordassero - mentre inventano reati nuovi e istituiscono pene sempre più severe, a cadenza quasi quotidiana per il gusto di imbottire le carceri, anche di ragazzi, in nome di emergenze fantasiose - le ultimissime righe del trattato di Beccaria, dove dice che le pene dovranno essere proporzionate: più pesanti tanto più selvaggi sono i popoli, più lievi tanto più i popoli sono civilizzati. Perché o credono di governare un branco di selvaggi o i selvaggi sono loro, rimasti a un'ispirazione preilluministica. Oppure l'uno e l'altro, visto che a noi pare star bene così.

**AGOPROFIL**  
PORTE APENSATE

la PORTA è di CASA

4.0.4.5  
017.353.04.43.93

**AGOPROFIL**  
PORTE APENSATE





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

**Accertamento**  
Niente obbligo di contraddittorio per 14 tipologie di atti del Fisco

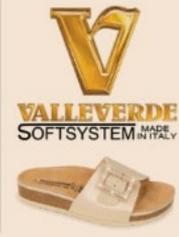


**Mobili e Parente**  
— a pag. 29

**Domani con il Sole**  
Imposta di successione, guida alle novità dopo la riforma



— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano



FTSE MIB 34271,12 -0,27% | SPREAD BUND 10Y 136,40 +6,80 | SOLE24ESG MORN. 1332,12 -0,49% | SOLE40 MORN. 1258,06 -0,53% | Indici & Numeri → p. 35-39

SULLIVAN: «INQUIETANTI» NOTIZIE SULLE FOSSE COMUNI

### Rafah, distruzione vicina Altolà degli Usa: colpire Hamas in altri modi

Roberto Bongiorno — a pag. 10



Tra le macerie. Una bambina a Rafah, sud della Striscia, dopo un bombardamento

FRONTE NORD

### Il ministro della Difesa di Tel Aviv: uccisi metà dei comandanti di Hezbollah

— servizio a pagina 10

PANORAMA

IL 25 APRILE

### Banche ed elite al servizio di partigiani e democrazia

Il finanziamento alle formazioni antifasciste. Una storia di uomini e di servizi segreti, di denaro con cui comprare armi e di rapporti personali per costruire il posizionamento geopolitico atlantista dell'Italia liberata. Un rebus complesso che verrà risolto anche grazie ai fili tessuti dal Credito Italiano, dalla Comit e dall'Imi, con personalità come Mattioli, Pizzoni, Cuccia, Siglienti. Come emerge dalle lettere custodite dall'archivio storico di Intesa Sanpaolo.

di Paolo Bricco — a pag. 13

## Superbonus, allarme di Bankitalia Spese detraibili: 21 miliardi in un anno

Bonus edilizi

«Se la stretta del governo non dovesse funzionare meglio cancellarlo subito»

«Se neppure le nuove restrizioni dovessero frenare l'accumularsi dei crediti, l'unica via da percorrere sarebbe l'eliminazione del superbonus prima della naturale scadenza». È lo scenario che evoca la Banca d'Italia in un documento consegnato ieri al Senato nell'ambito dell'esame dell'ultimo decreto superbonus. Intanto, le detrazioni per i bonus edilizi nelle dichiarazioni dei redditi 2023 hanno superato i 21 miliardi di euro (+23,1%).

Latour e Parente — a pag. 3



A Milano. La sfilata della collezione per il prossimo autunno-inverno di Gucci. Nel 3° trimestre le vendite del marchio di punta di Kering sono calate del 21% a 2,1 miliardi

SCENARI

### Lusso, la frenata arriva in Borsa Per Kering crollo del 7%

Giulia Crivelli — a pag. 5

I DATI EUROSTAT

### IL DEBITO DELL'ITALIA CRESCE MENO DEGLI ALTRI

di Marco Fortis — a pagina 12

INDAGATA LA MOGLIE

### Spagna, premier Sanchez medita sulle dimissioni

Il premier spagnolo Pedro Sanchez ha annunciato che comunicherà lunedì se proseguirà il mandato. La moglie Begoña Gómez è sotto inchiesta per corruzione e traffico di influenze.

— a pagina 11

COMMERCIALISTI

### De Nuccio: Pmi risorse decisive per la crescita

«Pmi decisive per la crescita e commercialisti in prima linea per supportare le aziende». L'indicazione in un'intervista del presidente dei commercialisti, Elbano de Nuccio.

— a pagina 31

DA DOMANI IN EDICOLA

**LA CASA OLTRE IL SUPER BONUS**  
IL LIBRO. Vendere, comprare, affittare e ristrutturare.  
— a 12,90 euro oltre il quotidiano

187.223

I NUOVI ASSEGNI  
I nuovi trattamenti erogati dall'Inps nei primi tre mesi 2024 sono il 16,1% in meno del 2023

PREVIDENZA

### Pensioni in calo del 16,1% nel primo trimestre 2024

Pogliotti, Rogari e Tucci — a pag. 4

### Imballaggi, il Parlamento europeo approva il nuovo regolamento

Packaging

Via libera, con 476 voti favorevoli, 129 contrari e 24 astensioni, al regolamento Ue sugli imballaggi e i rifiuti da imballaggio (Ppwir). Nessun euro parlamentare italiano ha votato contro.

VIA LIBERA AI CONTI 2023

### Messina: «Intesa Sanpaolo prima in Europa per dividendi»

Luca Davi — a pag. 25

### Crisi grave per Mirafiori senza ordini e incentivi: un mese di fermo impianti

Industria

La direzione di Stellantis ha comunicato ai delegati sindacali che in assenza di ordini e incentivi gli impianti torinesi di Mirafiori resteranno fermi fino all'inizio di giugno.

ENERGIA

### Eni, la flessione dei prezzi dei gas impatta sui conti del trimestre

Celestina Dominelli — a pag. 24

GOVERNANCE

### Generali, Caltagirone e Delfin assenti in assemblea

Laura Galvagni — a pag. 23

RIUNITO IL NUOVO CDA

### Telecom, solo passaggio di consegne tra Rossi e Figari

Antonella Olivieri — a pag. 23



Nòva 24

— alle pagine 21 e 22

Centro

Domani in Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo e Molise

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





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 25 aprile 2024  
Anno LXXX - Numero 114 - € 1,20  
San Marco, Evangelista

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

DIRETTORE TOMMASO CERNO  
[www.iltempo.it](http://www.iltempo.it)  
e-mail: [direzione@iltempo.it](mailto:direzione@iltempo.it)

**CALCIO E POLITICA**  
**Gravina-Lotito Guerra aperta**  
L'ultimo capitolo dello scontro fra il presidente Figc Gravina e il patron della Lazio Lotito  
Cicciarelli a pagina 6



**DEGRADO CAPITALE**  
**La monnezza dei vip Viaggio nei quartieri della Roma «bene»**  
Gobbi a pagina 18

**INCASTRATO DAI VIDEO**  
**Fassino denunciato Abbiamo un profumo**  
... Il deputato Piero Fassino in imbarazzo dopo essere stato denunciato a Fiumicino per essersi messo in tasca un profumo.  
Cavallaro a pagina 6

# PIAZZA ROSSA

## Così hanno rovinato il 25 aprile degli italiani



De Leo, Musacchio, Paragone e Sbraga da pagina 2 a 5

- ★ L'allarme anarchici nel nome di Cospito
- ★ L'antisemitismo e la paura della comunità ebraica
- ★ I testimonial: da Salis a Scurati fino a Landini
- ★ Oggi la Liberazione non è più la festa di tutti

**LA SENATRICE FDI**  
**«Mieli, lei è ebrea?» E scoppia il caso**  
DI CHRISTIAN CAMPIGLI  
Nuove polemiche sulla Rai dopo che il conduttore Zanchini ha chiesto alla senatrice di Fdi Ester Mieli se fosse ebrea.  
a pagina 4

**L'EX MINISTRO DEM FIORONI**  
**«Il mio Pd non era il partito dell'odio»**  
DI EDOARDO SIRIGNANO  
«Chi alimenta contrapposizioni che non ha nulla a che fare col mio Pd» dice a Il Tempo Giuseppe Fioroni, ex leader dem.  
a pagina 2

**Il Tempo di Oshor**  
**2024 Fuga da Calenda In 200 lasciano Azione e vanno da Renzi**



**"Più che 'n partito ormai c'hai 'na ditta individuale"**  
Antonelli a pagina 6

DI LUIGI TIVELLI  
**Quel Tajani glocal che allarga il Centro**  
a pagina 15

DI FRANCESCO PETRICONE  
**La Miami d'Italia che festeggia Puccini**  
a pagina 22

**IL VOTO ALL'EUROPARLAMENTO**  
**Violenza sulle donne, no di Pd e 5S**  
Frasca a pagina 9

**L'EDICOLA DEGLI ARTISTI**  
**Matano in tour alla ricerca di nuovi comici**  
Puglisi a pagina 23



**INQUADRA IL QR E GUARDA L'INTERVISTA A FRANK MATANO**

**ARTEMISIA LAB**  
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

**APERTI TUTTO L'ANNO 7 GIORNI SU 7**

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE • ESAMI CLINICI IN GIORNATA

**SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA**

[www.artemisialab.it](http://www.artemisialab.it) [www.artemisialabyoung.it](https://www.artemisialabyoung.it)

**Oroscopo**  
**Le stelle di Branko**  
a pagina 15

DI ALESSANDRA ZAVATTA  
**Se Biden paga lo stipendio ai soldati di Kiev**  
a pagina 11





**PNRR**  
Istruzioni per l'uso

a pag. 25

**I partiti rischiano di mandare a Strasburgo politici trombati o semplici accalappiavoti**  
Anselmo Del Duca a pag. 8

**Italia Oggi**  
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



**CRISI D'IMPRESA**  
**Possibilità di ricorrere alla transazione fiscale anche nell'ambito della composizione negoziata**  
Stellato e D'Ambrosio a pag. 25

**Fisco, confronto limitato**

Multe, cartelle, accertamenti automatizzati, controlli formali: sono 14 gli atti esclusi dall'obbligo di contraddittorio preventivo tra Agenzia delle entrate e contribuente

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

**Intelligenza artificiale - Il testo del disegno di legge varato dal Cdm**

**Device - Lo schema di decreto legislativo sui caricabatterie**

**Superbonus - Il testo del decreto legge**

**Affidamento minori - Il testo del disegno di legge**

Dalle multe alle cartelle, dagli accertamenti parziali automatizzati ai controlli formali sulle dichiarazioni. Sono 14 le categorie di atti per cui non scatta il contraddittorio preventivo obbligatorio tra l'Agenzia delle entrate e il contribuente invitato a chiarire gli indici di anomalia in possesso dell'amministrazione stessa: è pronto il decreto del ministero dell'economia che elenca gli atti che non ricadono nel perimetro del contraddittorio informato e effettivo.

Bartelli a pag. 21

PIÙ IL PROBLEMA JUVE

**Repubblica e La Stampa pesano sui conti di Elkann**  
Piazzotta a pag. 15

**25 aprile: la Resistenza aveva tre volti distinti. L'Anpi ha imposto solo il suo**



Nella Resistenza italiana sono confluite tre "guerre" di consistenza diversa: quella di liberazione nazionale dal nazismo e dal suo alleato fascista; quella civile tra Italiani; quella "di classe", che puntava sulla lotta di Resistenza quale prima tappa della rivoluzione proletaria. Quei tre moti sono stati alimentati da culture politiche diverse: una cultura di unità nazionale, una cultura di guerra civile, una cultura di... rivoluzione. Ma il filone che ha avuto fortuna più di ogni altro è quello della "guerra civile". È così la Festa della Liberazione, dalla vittoria elettorale di Berlusconi del 27-28 marzo 1994, è diventata una festa settaria. È una "festa nostra", una festa che esclude.

Cominelli a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

I risultati definitivi e certi delle elezioni regionali in Basilicata sono stati conosciuti martedì 23 aprile. Pertanto la prima pagina delle edizioni dei giornali di mercoledì 24 doveva essere dedicata a questo evento anche perché, in quello stesso giorno, non c'erano altre notizie clamorose che rubavano lo spazio. Il grandissimo giornale moderato e libero ha invece escluso dalla prima pagina l'evento elettorale e, in compenso, ha richiamato in prima pagina una lunga intervista alla Schlein che, anche nel titolo, non parla del voto in Basilicata, regione nella quale il Pd e M5s sono stati sonoramente sconfitti. Questo argomento compare sommessamente solo a pag. 10. Per capire la scelta censoria fatta, basterebbe pensare a come lo stesso giornale avrebbe titolato in caso di schiacciante vittoria del Pd-M5s in Basilicata. Non è bello.

**LE DUNE. IL PARADISO DELLE FAMIGLIE.**

**LE DUNE RESORT & SPA \*\*\*\*\* BADESI**

In Gallura ci teniamo alla natura. Ma anche al tuo divertimento. Per noi l'ospitalità è fatta di grandi spiagge e rispetto dell'ambiente, ma anche di idee, resort, sport e benessere. Scopri il Nord Sardegna nel Migliore Beach Resort d'Italia. Il Resort Le Dune fa parte di Delphina Hotels & resorts, Gruppo Alberghiero Internazionale più Green al Mondo e Migliore Gruppo Alberghiero Italiano al World Travel Awards.

**HOTELS & RESORTS DELPHINA UN AMICO IN SARDEGNA**

**NELLE MIGLIORI AGENZIE DI VIAGGI.**

Spiega il Resort: L'Anichini & Badursi, Badesera Blu, 2023.

**LE DUNE**

**WORLD TRAVEL AWARDS**

\* Con Intelligenza Artificiale €9,90 in più \*



# LA NAZIONE

**Giovani**  
QN Nuove Generazioni

GIOVEDÌ 25 aprile 2024  
1,70 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859  
www.lanazione.it



A Prato chiusa l'inchiesta

**Guerra fra baby gang  
La faida italiani-cinesi  
finisce con 24 indagati**

Natoli a pagina 14



In duemila protestano a Carrara

**Va in corteo  
la rivolta  
del marmo**

Lorenzi a pagina 21



## Tensione per i cortei del 25 Aprile

Massima allerta per l'ordine pubblico: il ricordo della Liberazione e le manifestazioni pro Gaza si intrecciano nelle piazze  
Mattarella all'Altare della Patria, poi in Toscana. **Il nostro sondaggio con l'Istituto Piepoli:** l'antifascismo è più forte tra i giovani

Gigliuto e servizi  
da pagina 2 a 5

Il ministro: un passo avanti  
Allarme di Bankitalia e Fitch

**Giorgetti difende  
il Patto e il Def  
Il superbonus  
spinge il debito**



Il ministro dell'Economia difende il Def e il patto di stabilità. Allarme Bankitalia e Fitch sul superbonus e sul debito.

Marin e D'Amato alle pag. 6 e 7

ISCRIZIONE LIBERA AL PRIMO SEMESTRE, POI TORNANO I TEST



**Medicina, via il numero chiuso: è scontro**

Primo stop al numero chiuso a Medicina: non scompare ma si sposta in avanti di sei mesi. Dopo un primo semestre aperto a tutti ne seguirà un secondo al quale

potrà accedere solo chi avrà superato gli esami individuati come propedeutici e un quiz nazionale. A prevederlo è la proposta di riforma messa a punto dalla commis-

sione istruzione del Senato che ieri l'ha adottata all'unanimità. No dei medici: questa riforma produrrà disoccupati.

Servizi alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Castelfiorentino

**Morte di Mattia  
leri tutti in campo  
E spunta il video  
dei soccorsi**

Servizi in Cronaca

Empoli

**Addio al chirurgo  
dell'Ortopedia  
Lutto per Zagaglia**

Servizio in Cronaca

Empolese Valdelsa

**Appello della Cgil  
«Raccolta firme  
per la sicurezza»**

Servizi in Cronaca

Medio Oriente in fiamme

**Israele accelera,  
imminente  
il blitz a Rafah**

Farruggia e Baquis a pagina 11



Gli incontri della Rondine

**Ragazzi 'nemici',  
dialoghi di pace**

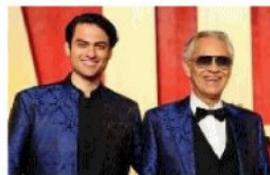
Bigozzi a pagina 12



Parla un ex detenuto

**«Il mio Beccaria  
del terrore»**

A. Gianni a pagina 13



Da Carreras e Domingo a Sheeran

**Bocelli in scena  
con i 'friends'**

Spinelli a pagina 28



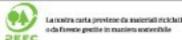
**SPADA  
ROMA**

SPADAROMA.COM

# la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*



Giovedì 25 aprile 2024 Oggi con *Salute*

Anno 40 N° 00 - In Italia € 2,20

E FARE UNA NUOVA  
LIBERAZIONE,  
COSÌ FACCIAMO  
UNA NUOVA FESTA?



## 25 APRILE LA NECESSITÀ DELLA MEMORIA

di **Maurizio Molinari**

**I**l 25 aprile del 1945 la sollevazione antifascista delle città del Nord Italia accompagnò la liberazione del Paese da parte delle forze alleate. La lotta contro la dittatura fascista di Benito Mussolini, protagonista del patto di alleanza con la Germania nazista, fu un momento nel quale la contrapposizione fra il Bene e il Male si manifestò in maniera inequivocabile: da un lato c'erano coloro che sostenevano e perseguivano l'oscurantismo feroce dell'impero millenario di Adolf Hitler e dall'altra chi si batteva, a dispetto di tutto e tutti, per impedirlo. Fu uno spartiacque cristallino che divise l'Italia, l'Europa e il mondo intero. Ricordarlo oggi significa affermare che le nostre libertà, di cittadini italiani ed europei, sono figlie del sacrificio di chi scelse di battersi contro il nazifascismo senza alcuna certezza di farcela. Siamo in debito con tutti coloro che non ebbero paura di sfidare la dittatura, rischiando la loro stessa vita. Si tratta di un ricordo tanto più importante quanto rinnova, di generazione in generazione, il valore del libero arbitrio ovvero della scelta che ognuno di noi può fare di battersi per difendere il prossimo, lo Stato di Diritto e l'idea di una società democratica basata sull'equilibrio fra i tre poteri cari a Montesquieu: esecutivo, legislativo e giudiziario. In ultima istanza, ciò che distingue le democrazie dai dispotismi è la capacità di garantire i diritti di tutti gli abitanti, senza eccezioni, proteggendoli da ogni pericolo. Il nostro compito è ricordare quanto avvenne 79 anni fa come se fosse avvenuto oggi, per due motivi diversi e convergenti. Primo: più Paesi democratici sono attraversati da una protesta nei confronti delle istituzioni rappresentative che aggredisce i principi fondamentali dello Stato di Diritto. Secondo: donne e uomini di ogni età a Teheran, Hong Kong, San Pietroburgo, Budapest e Varsavia esprimono il coraggioso rifiuto dell'esercizio di un potere esecutivo che vuole controllare ogni cittadino, ponendo a tutti noi l'urgenza di essergli al fianco. Insomma, lo scontro fra chi avversa e chi difende libertà e democrazia è ancora fra noi. E ci impone di schierarci, come fecero i protagonisti del 25 aprile 1945. Affrontando i rischi che ciò comporta, senza avere paura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

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

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

AZ



# LA STAMPA

GIOVEDÌ 25 APRILE 2024



2,20 € (CON SALUTE IN ABBONAMENTO OBBLIGATORIO) II ANNO 158 II N. 114 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 352/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DOB-TO II [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it)



25 APRILE

# La libertà è come l'aria

## Ci si accorge di quanto vale quando comincia a mancare

PIERO CALAMANDREI

**IL RACCONTO**

**Il Natale civile della Repubblica**

MAURIZIO MAGGIANI

Ci sarà oggi da qualche parte il sole? Sarebbe bene che ci mettesse un po' di buona volontà anche lui oggi. Sarebbe bello. - P. II

**L'ANALISI**

**Unità incompiuta un tradimento**

SERENA SILEONI

La storia ha bisogno di miti e riti. Quando non si fanno i conti col passato, è perché realtà e rappresentazione sono su binari diversi. - P. II

**Erano ragazzi di ogni colore politico**

ANDREA MALAGUTI

*"La libertà è come l'aria: ci si accorge di quanto vale quando comincia a mancare"*  
- Piero Calamandrei

Troppo, per questi nostri giorni democraticamente complicati?

Ho fatto una cosa che faccio raramente. Ho girato lo sguardo al passato. So che è giusto, sano e inevitabile, ci mancherebbe, ma istintivamente preferisco il domani. Non credo che tornerà il fascismo. Solo che in questa fase da campagna elettorale per lottatori di sumo, pare inevitabile discuterne. E, forse, è giusto così. Un certo modo muscolare di gestire la cosa pubblica fa riflettere. La censura di Scurati, il veleno sull'aborto, le intromissioni sul fine vita, le botte all'università, le manette vagheggiate per i giornalisti, l'Agi destinata a un parlamentare leghista, il presidente albanese Edy Rama che - come conferma in un'intervista a La Stampa - chiama un dirigente Rai per lamentarsi di Report. Perché suppone di poterlo fare? Ogni minuto ce n'è una. E ogni volta il solito coro di amabili e

piuttosto noti turiferari intona uno stucchevole "ma cosa vuoi che sia, sarete mica comunisti?". Non è ridicola questa idea per cui chiunque dissenta dal potere in carica sia nato con tre narici? O di qua o di là. Ma chi l'ha detto? Salvo colpi di Stato, l'arretramento delle democrazie (non il fascismo, l'arretramento delle democrazie) avviene a piccoli passi. Per questo, oggi, Festa della Liberazione dal nazifascismo, sintetizzo il mio pensiero affidandomi a tre giganti. 1 - "La Costituzione della Repubblica rappresenta il culmine della nostra esperienza storica" - *Alessandro Galante Garrone*. 2 - "Dopo venti anni di regime e dopo cinque di guerra, il 25 aprile eravamo ridiventati uomini con un volto solo e un'anima sola. Quel giorno, o amici, abbiamo provato una delle esperienze più belle che all'uomo sia dato di provare: il miracolo della libertà" - *Norberto Bobbio*. 3 - "I partigiani erano ragazzi di ogni colore politico". - *Margherita Fenoglio*, figlia di Beppe. Pensavamo di non doverlo dire più. Troppo ovvio. Troppo facile. Eppure. Buon 25 aprile. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA TESTIMONIANZA**

**Io, Edith Bruck dico basta odio**

EDITH BRUCK

Il 25 aprile non è solo oggi, ma ogni giorno dell'anno. La memoria di questa giornata ci deve accompagnare e rimanere sempre presente. - P. II

**L'INTERVISTA**

**"Papà Fenoglio lottiamo per te"**

ROBERTO FIORI

La figlia del grande "partigiano e scrittore" avverte: «Bisogna porre un argine alla deriva a cui stiamo assistendo». - P. IV





**Stellantis chiude Mirafiori fino a giugno in attesa degli ecoincentivi**  
**Boeris a pagina 11**  
**A Piazza Affari ora è pioggia di delisting: arriva l'opa anche su Salcef**  
**Gerosa a pagina 15**



**I ricavi di Prada salgono del 16%**  
**Miu Miu sfiora il raddoppio**  
 Crescita superiore alla media del comparto  
 Trainanti Asia ed Europa  
**Bottoni in MF Fashion**  
 Anno XXXVI n. 082  
 Giovedì 25 Aprile 2024  
 €2,00 *Classedificatori*



Con MF Magazine for Fashion: 11,90 € (5,90 € + 6,00 €) - Con MF Magazine for Living: 6,90 € (2,90 € + 4,00 €) - Con Borsa Italiana HealthCare: 4,50 € (2,00 € + 2,50 €) - Con magazine Art & Style: 11,00 € (2,00 € + 9,00 €)  
 Spettatore in A.P. art. 1 c.1 L. 48/94, DCR Milano - LA 1.140 - CNP: 4.000 Francia €3,00  
**FTSE MIB -0,27% 34.271**    **DOW JONES -0,13% 38.454\*\***    **NASDAQ -0,03% 15.692\*\***    **DAX -0,27% 18.089**    **SPREAD 140 (+6)**    **€/S 1,0686**  
 \*\* Dati aggiornati alle ore 20,30

**MESSAGGIO DEL CAPO DELLO STATO PER I 35 ANNI DI MF**

# Il pluralismo è libertà

*Mattarella: il ruolo dell'informazione economico-finanziaria è fondamentale per risparmio e società. Il vostro traguardo è una prova di passione e impegno*

**GIORGETTI: SÌ AL TAGLIADEBITO PER LIBERARE RISORSE A VANTAGGIO DEL PAESE**

*Bicchichi, Marconi e Piccolo alle pagine 2, 3 e 4*



**I 35 ANNI DI MF/1**  
**Messina (Intesa): perché il legame con le fondazioni è un valore aggiunto**  
 Piccolo a pagina 2

**PRIMO TRIMESTRE**  
**Il gas frena i conti dell'Eni**  
**Che intanto alza il buyback**  
 Zoppo a pagina 9

**I 35 ANNI DI MF/2**  
**Panetta (Bankitalia) rassicura: presto i prezzi torneranno stabili**  
 Bicchichi a pagina 3



LE DUNE. IL PARADISO DELLE FAMIGLIE.

**LEDUNE**  
 RESORT & SPA  
 \*\*\*\*\*  
 BADESI

In Gallura ci teniamo alla natura. Ma anche al tuo divertimento. Per noi l'ospitalità è fatta di grandi spiagge e rispetto dell'ambiente ma anche di idee, ristoranti, sport e benessere. Scopri il Nord Sardegna nel Migliore Beach Resort d'Italia. Il Resort Le Dune fa parte di Delphina Hotels & Resorts, Gruppo Albergatori Indipendente più Green al Mondo e Migliore Gruppo Albergatori Italiano al World Travel Awards.

**HOTELS & RESORTS DELPHINA**  
 UN AMICO DI SARDEGNA

**NELLE MIGLIORI AGENZIE DI VIAGGIO.**

Spiaggia del Resort: Luurchi e Badesi. Bandiera Blu, 2023.

## Porti, Amirante: "L'esperienza danese nel settore dei trasporti può essere applicata anche all'autotrasporto"

La missione in Danimarca dell'assessore regionale alle Infrastrutture e al territorio Cristina Amirante, in rappresentanza del governatore Massimiliano Fedriga, continua oggi e domani. La delegazione italiana sta visitando i porti e le strutture energetiche danesi per approfondire le tecnologie green. Nella giornata di ieri sono stati esaminati processi innovativi di produzione di energia elettrica da offshore eolico, con la possibilità di utilizzare anche il fotovoltaico. Successivamente, tramite un elettrolizzatore, si ottiene idrogeno verde e poi, tramite una tecnologia innovativa, metanolo. Questo porta alla produzione di un combustibile verde per le navi e i mezzi su gomma. L'assessore vede la possibilità di applicare questa soluzione anche nella futura Hydrogen Valley transfrontaliera, per produrre combustibile non fossile essenziale per la riduzione delle emissioni inquinanti dei mezzi su gomma. L'innovazione tecnologica vista nel Nord Europa è fondamentale per contribuire alla transizione ecologica. La strategia del Friuli Venezia Giulia si sposa con quella della Danimarca nell'obiettivo di diversificare le fonti rinnovabili per la produzione di energia elettrica, per un mix energetico ecosostenibile per l'elettrificazione delle banchine dei porti e per l'autotrazione green di mezzi su gomma e aerei. Nel pomeriggio di oggi, l'assessore visiterà il porto di Odense per approfondire il sistema eolico off-shore per la produzione di energia elettrica. La missione in Danimarca è promossa dall'Ambasciata danese a Roma e nella delegazione italiana sono presenti esponenti dei ministeri dell'Ambiente e della sicurezza energetica, dell'Industria e del made in Italy, delle Infrastrutture e dei trasporti, oltre al Gestore servizi energetici (Gse), rappresentanti regionali e l'associazione industriale **Assoporti**. La foto è dell'ufficio stampa della regione Friuli Venezia Giulia. (ITALPRESS).



## Il Comitato di Gestione delibera nuova concessione a Tiv e approva rendiconto finanziario

Apr 24, 2024 - Il Comitato di Gestione dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** ha approvato oggi all'unanimità la nuova concessione per 25 anni (dal 2025 al 2050) a TIV - Terminal Intermodale Venezia SPA, società che opera a Porto Marghera nell'ambito del trasporto intermodale di merci containerizzate. La concessione prevede un importante pacchetto di investimenti da parte dell'azienda per 118 milioni di euro, di cui 31 milioni per valorizzazione sui beni demaniali, con lavori di ammodernamento ed efficientamento degli asset che compongono il terminal, e i restanti 87 milioni destinati a investimenti in attrezzature, tecnologie informatiche e automazione. Il rilascio della concessione, a cui è collegato lo sviluppo del predetto piano di investimenti e dei traffici del terminal, ha ricevuto il via libera della Commissione Consultiva e del Comitato di Gestione, che hanno valutato positivamente anche le prospettive di crescita, il solido piano di investimenti, il potenziamento del traffico e della sua quota intermodale, l'aumento della produttività e dei livelli di safety. Si tratta inoltre di un piano attento alla sostenibilità, poiché intende ridurre la congestione del traffico in entrata e in uscita dal terminal ed abbattere le emissioni complessive attraverso prestazioni energetiche che efficientano i consumi e riducono le emissioni (con ammodernamento del parco veicoli, installazione di pannelli fotovoltaici, utilizzo di illuminazione led nei piazzali e potenziamento dell'alimentazione per i container refrigerati). La nuova concessione venticinquennale rappresenta per lo scalo un consolidamento e un importante segnale di fiducia in un'ottica di crescita per la portualità del Veneto e per tutto il suo indotto, sostenendo il potenziamento infrastrutturale, la crescita dei traffici e del lavoro portuale nel difficile contesto economico internazionale. Alla seduta dell'organo di governo dell'**Autorità** hanno partecipato il Presidente Fulvio Lino Di Blasio, il Segretario Generale Antonella Scardino, il Direttore marittimo del Veneto Contrammiraglio Filippo Marini, il Comandante della Capitaneria di Porto di Chioggia Alessio Palmisano, il rappresentante della Città Metropolitana di Venezia, Dennis Wellington, il rappresentante della Regione del Veneto, Maria Rosaria Anna Campitelli, i componenti del Collegio dei Revisori dei Conti. Approvato anche il Rendiconto Generale 2023 dell'Ente che vede un avanzo di amministrazione di oltre 101,1 milioni di euro, un saldo di cassa di oltre 201 milioni di euro, un risultato di parte corrente di oltre 26,2 milioni di euro. Agli investimenti in immobili (prevalentemente legati a recupero funzionale e manutenzione), opere, escavi e manutenzione dei canali sono stati destinati oltre 144 milioni di euro. Continua a ridursi l'esposizione finanziaria in mutui dell'Ente passando dai 72,2 milioni di euro del 2022 ai 63,4 milioni di euro del 2023. Il Comitato ha approvato inoltre la variazione ai residui attivi e passivi dell'esercizio



Apr 24, 2024 - Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha approvato oggi all'unanimità la nuova concessione per 25 anni (dal 2025 al 2050) a TIV - Terminal Intermodale Venezia SPA, società che opera a Porto Marghera nell'ambito del trasporto intermodale di merci containerizzate. La concessione prevede un importante pacchetto di investimenti da parte dell'azienda per 118 milioni di euro, di cui 31 milioni per valorizzazione sui beni demaniali, con lavori di ammodernamento ed efficientamento degli asset che compongono il terminal, e i restanti 87 milioni destinati a investimenti in attrezzature, tecnologie informatiche e automazione. Il rilascio della concessione, a cui è collegato lo sviluppo del predetto piano di investimenti e dei traffici del terminal, ha ricevuto il via libera della Commissione Consultiva e del Comitato di Gestione, che hanno valutato positivamente anche le prospettive di crescita, il solido piano di investimenti, il potenziamento del traffico e della sua quota intermodale, l'aumento della produttività e dei livelli di safety. Si tratta inoltre di un piano attento alla sostenibilità, poiché intende ridurre la congestione del traffico in entrata e in uscita dal terminal ed abbattere le emissioni complessive attraverso prestazioni energetiche che efficientano i consumi e riducono le emissioni (con ammodernamento del parco veicoli, installazione di pannelli fotovoltaici, utilizzo di illuminazione led nei piazzali e potenziamento dell'alimentazione per i container refrigerati). La nuova concessione venticinquennale rappresenta per lo scalo un consolidamento e un importante segnale di fiducia in un'ottica di crescita per la portualità del Veneto e per tutto il suo indotto, sostenendo il potenziamento infrastrutturale, la crescita dei traffici e del lavoro portuale nel difficile contesto economico internazionale. Alla seduta dell'organo di governo dell'Autorità hanno partecipato il Presidente Fulvio Lino Di Blasio, il Segretario Generale Antonella

## Sea Reporter

Venezia

---

finanziario del 2023 che ammontano al termine dell'esercizio rispettivamente a 467 milioni di euro e 567 milioni di euro e sono collegati soprattutto ai finanziamenti ricevuti per opere, in particolare nel quadro dei fondi Pnrr. Il Presidente Di Blasio ha commentato così i lavori del Comitato : "In un anno particolarmente complesso, caratterizzato da una situazione internazionale fragile e dal perdurare delle pesanti ricadute sui porti lagunari del conflitto ucraino, siamo riusciti, grazie all'impegno di tutto lo staff dell'AdSP e alla collaborazione di tutta la comunità portuale, a chiudere il 2023 con un bilancio solido, dove trovano spazio oltre 144 milioni di euro in investimenti, risorse preziose per il mantenimento della competitività degli scali veneti. Siamo molto soddisfatti per il percorso di sviluppo delle attività portuali e di valorizzazione dell'asset demaniale, che vede nella nuova concessione approvata oggi al terminalista TIV un altro importantissimo balzo in avanti per il rilancio dei traffici, dell'intermodalità e del lavoro portuale. Il nostro lavoro continua con i molti progetti in essere, tra cui i lavori finanziati dal PNRR e i bandi per l'escavo dei canali, per la realizzazione del nuovo terminal crociere e per il nuovo terminal container Montesyndial. Un'attività costante che ha impegnato duramente il personale dell'Ente e che ha come unico scopo la creazione di valore e di occupazione per il nostro territorio".

## Shipping Italy

Venezia

### Il terminal Tiv di Marghera incassa un prolungamento di 25 anni della concessione

Porti Il piano d'impresa prevede un pacchetto di investimenti da 118 milioni di euro, di cui 31 milioni per valorizzazione sui beni demaniali di Redazione SHIPPING ITALY L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha reso noto che il suo Comitato di gestione ha approvato oggi all'unanimità la nuova concessione per 25 anni (dal 2025 al 2050) a Tiv - Terminal Intermodale Venezia Spa, società al 50% di Msc che opera a Porto Marghera nell'imbarco e sbarco di merci containerizzate. Una nota della port authority precisa che "la concessione prevede un importante pacchetto di investimenti da parte dell'azienda per 118 milioni di euro, di cui 31 milioni per valorizzazione sui beni demaniali, con lavori di ammodernamento ed efficientamento degli asset che compongono il terminal, e i restanti 87 milioni destinati a investimenti in attrezzature, tecnologie informatiche e automazione". Il rilascio della concessione, a cui è collegato lo sviluppo del predetto piano di investimenti e dei traffici del terminal, ha ricevuto il via libera della Commissione Consultiva e del Comitato di Gestione, che hanno valutato positivamente anche le prospettive di crescita, il piano di investimenti, il potenziamento del traffico e della sua quota intermodale, l'aumento della produttività e dei livelli di safety. "Si tratta inoltre - aggiunge l'Adsp - di un piano attento alla sostenibilità, poiché intende ridurre la congestione del traffico in entrata e in uscita dal terminal e abbattere le emissioni complessive attraverso prestazioni energetiche che efficientano i consumi e riducono le emissioni (con ammodernamento del parco veicoli, installazione di pannelli fotovoltaici, utilizzo di illuminazione led nei piazzali e potenziamento dell'alimentazione per i container refrigerati)". Alla seduta dell'organo di governo dell'Autorità hanno partecipato il presidente Fulvio Lino Di Blasio, il segretario generale Antonella Scardino, il direttore marittimo del Veneto Contrammiraglio Filippo Marini, il comandante della Capitaneria di Porto di Chioggia Alessio Palmisano, il rappresentante della Città Metropolitana di Venezia, Dennis Wellington, il rappresentante della Regione del Veneto, Maria Rosaria Anna Campitelli, i componenti del Collegio dei Revisori dei Conti. Nella stessa occasione è stato approvato anche il Rendiconto Generale 2023 dell'Ente che vede un avanzo di amministrazione di oltre 101,1 milioni di euro, un saldo di cassa di oltre 201 milioni di euro, un risultato di parte corrente di oltre 26,2 milioni di euro. Il presidente dell'Adsp, Fulvio Lino Di Blasio, ha così commentato i lavori del Comitato: "In un anno particolarmente complesso, caratterizzato da una situazione internazionale fragile e dal perdurare delle pesanti ricadute sui porti lagunari del conflitto ucraino, siamo riusciti, grazie all'impegno di tutto lo staff dell'AdSP e alla collaborazione di tutta la comunità portuale, a chiudere il 2023 con un bilancio solido, dove trovano spazio oltre 144 milioni di euro in investimenti, risorse



Shipping Italy  
 Il terminal Tiv di Marghera incassa un prolungamento di 25 anni della concessione  
 04/24/2024 23:41  
 Nicola Capuzzo

Porti Il piano d'impresa prevede un pacchetto di investimenti da 118 milioni di euro, di cui 31 milioni per valorizzazione sui beni demaniali di Redazione SHIPPING ITALY L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha reso noto che il suo Comitato di gestione ha approvato oggi all'unanimità la nuova concessione per 25 anni (dal 2025 al 2050) a Tiv - Terminal Intermodale Venezia Spa, società al 50% di Msc che opera a Porto Marghera nell'imbarco e sbarco di merci containerizzate. Una nota della port authority precisa che "la concessione prevede un importante pacchetto di investimenti da parte dell'azienda per 118 milioni di euro, di cui 31 milioni per valorizzazione sui beni demaniali, con lavori di ammodernamento ed efficientamento degli asset che compongono il terminal, e i restanti 87 milioni destinati a investimenti in attrezzature, tecnologie informatiche e automazione". Il rilascio della concessione, a cui è collegato lo sviluppo del predetto piano di investimenti e dei traffici del terminal, ha ricevuto il via libera della Commissione Consultiva e del Comitato di Gestione, che hanno valutato positivamente anche le prospettive di crescita, il piano di investimenti, il potenziamento del traffico e della sua quota intermodale, l'aumento della produttività e dei livelli di safety. "Si tratta inoltre - aggiunge l'Adsp - di un piano attento alla sostenibilità, poiché intende ridurre la congestione del traffico in entrata e in uscita dal terminal e abbattere le emissioni complessive attraverso prestazioni energetiche che efficientano i consumi e riducono le emissioni (con ammodernamento del parco veicoli, installazione di pannelli fotovoltaici, utilizzo di illuminazione led nei piazzali e potenziamento dell'alimentazione per i container refrigerati)". Alla seduta dell'organo di governo dell'Autorità hanno partecipato il presidente Fulvio Lino Di Blasio, il segretario generale Antonella Scardino, il direttore marittimo del Veneto Contrammiraglio Filippo Marini, il comandante della

## Shipping Italy

### Venezia

---

preziose per il mantenimento della competitività degli scali veneti. Siamo molto soddisfatti per il percorso di sviluppo delle attività portuali e di valorizzazione dell'asset demaniale, che vede nella nuova concessione approvata oggi al terminalista TIV un altro importantissimo balzo in avanti per il rilancio dei traffici, dell'intermodalità e del lavoro portuale. Il nostro lavoro continua con i molti progetti in essere, tra cui i lavori finanziati dal PNRR e i bandi per l'escavo dei canali, per la realizzazione del nuovo terminal crociere e per il nuovo terminal container Montesyndial. Un'attività costante che ha impegnato duramente il personale dell'Ente e che ha come unico scopo la creazione di valore e di occupazione per il nostro territorio". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

## Porto di Venezia, concessione rinnovata al terminal intermodale fino al 2050

Investimenti per 118 milioni di euro: sostenibilità, tecnologie e automazione. Di Blasio: «Il lavoro continua con i lavori del Pnrr, l'escavo dei canali, il nuovo terminal crociere e quello all'ex Montesyndial». Approvato il rendiconto generale 2023 Porto di Venezia: approvata la concessione per 25 anni (dal 2025 al 2050) al Terminal intermodale (Tiv), con decisione a unanimità del Comitato di gestione dell'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale**, con investimenti per 118 milioni di euro. Trentuno di questi andranno a efficientare gli asset che compongono il terminal e i restanti 87 milioni saranno destinati ad attrezzature, tecnologie informatiche e automazione. Il rilascio della concessione è collegato anche alle prospettive di crescita, il solido piano di investimenti, il potenziamento del traffico e della sua quota intermodale, l'aumento della produttività e dei livelli di sicurezza. Si tratta di un piano attento alla sostenibilità, poiché intende ridurre la congestione del traffico in entrata e in uscita dal terminal e abbattere le emissioni (con ammodernamento del parco veicoli, installazione di pannelli fotovoltaici, utilizzo di illuminazione led nei piazzali e potenziamento dell'alimentazione per i container refrigerati). «In un anno particolarmente complesso, caratterizzato da una situazione internazionale fragile e dal perdurare delle pesanti ricadute sui porti lagunari del conflitto ucraino, siamo riusciti, grazie all'impegno di tutto il Porto e della comunità **portuale**, a chiudere il 2023 con un bilancio solido, dove trovano spazio oltre 144 milioni di euro in investimenti, risorse preziose per il mantenimento della competitività degli scali veneti - commenta il presidente dell'**Autorità portuale** Fulvio Lino Di Blasio - Siamo molto soddisfatti per il percorso di sviluppo delle attività portuali e di valorizzazione dell'asset demaniale: un altro balzo in avanti per il rilancio dei traffici, dell'intermodalità e del lavoro **portuale**. Il nostro lavoro continua anche con i lavori finanziati dal Pnrr e i bandi per l'escavo dei canali, per la realizzazione del nuovo terminal crociere e per il nuovo terminal container Montesyndial. Un'attività che ha come unico scopo la creazione di valore e di occupazione per il nostro territorio». Alla seduta dell'organo di governo dell'**Autorità** oltre al presidente Di Blasio, hanno partecipato il segretario Antonella Scardino, il direttore marittimo del Veneto Filippo Marini, il comandante della Capitaneria di Porto di Chioggia Alessio Palmisano, il rappresentante della Città Metropolitana di Venezia, Dennis Wellington, il rappresentante della Regione del Veneto, Maria Rosaria Anna Campitelli, i componenti del collegio dei revisori dei conti. Approvato anche il rendiconto generale 2023 che vede un avanzo di amministrazione di oltre 101,1 milioni di euro, un saldo di cassa di più che 201 milioni di euro, un risultato di parte corrente di 26,2 milioni di euro. Agli investimenti in immobili e agli escavi e manutenzione dei canali sono



## Venezia Today

### Venezia

---

stati destinati oltre 144 milioni di euro. Continua a ridursi l'esposizione finanziaria in mutui dell'Ente passando dai 72,2 milioni di euro del 2022 ai 63,4 milioni di euro del 2023. Il Comitato ha approvato inoltre la variazione ai residui attivi e passivi del 2023 che sono di 467 milioni di euro e 567 milioni di euro, collegati soprattutto ai finanziamenti ricevuti per opere nel quadro dei fondi Pnrr.

## Ship Mag

Savona, Vado

### Il partigiano Bruschi e la Liberazione di Genova: "Così il 24 aprile i tedeschi in ritirata non fecero esplodere il porto"

L'esercito nazista, caso unico in Italia, nel 1945 si arrese ai resistenti e con la mediazione della Curia, in cambio della possibilità di lasciare la città senza ulteriori vittime, accettò di risparmiare lo scalo che era già stato minato Genova - Ha percorso quasi un secolo di vita, ma il tempo non intacca né la lucidità del ricordo, né le sue analisi sull'allora (il fascismo e la Liberazione) e sull'oggi. Per Giordano Bruschi, il partigiano "Giotto", 99 anni a settembre, ricordare la Liberazione 79 anni dopo è come far rivivere a chi ascolta la Storia, perché "quei valori e quei sacrifici sono sempre attuali". Con tutta la specificità di Genova, unica città dove i tedeschi si arresero alle forze partigiane firmando il 24 aprile la resa davanti, fra gli altri, a Remo Scappini, partigiano e operaio Ansaldo. Genova, città dove l'intesa tra resistenti e curia (un po' come lo spirito del Cln che univa tutte le culture e idee antifasciste) consentì di salvare il porto. In cambio, con la resa, i tedeschi disarmati poterono lasciare la città sfilando fra i genovesi liberi e in festa. C'è quindi un legame fra Liberazione, Resistenza, il porto di Genova e i suoi lavoratori. Il porto, da tempo minato, non venne fatto esplodere, come prevedevano gli ordini di Hitler, dai tedeschi - che avrebbero dovuto lasciare terra bruciata abbandonando la città - grazie ad accordi che coinvolsero il movimento partigiano e la Curia, permettendo così lo sviluppo dello scalo come motore della città fino ai giorni nostri. Ma c'è anche il filo che vede i portuali protagonisti nella lotta partigiana. Bruschi, ex sindacalista della Cgil e della categoria dei marittimi, anche su questo ha mille storie vere, testimonianze e racconti vivi che sgrana parlando ai giovani scuola per scuola per tenere viva la memoria, spiegare cosa è accaduto negli anni del fascismo e la lotta partigiana. " Ho raggiunto 55 mila studenti, da 15 anni **vado** nelle scuole. L'ultimo incontro l'ho avuto stamattina. E l'altro giorno agli studenti dell'Istituto Nautico ho raccontato due storie: l'inizio della lotta armata, avvenuta nel porto di Genova già dal settembre 1943 e qualcosa di quella lotta dei portuali. Perché i partigiani del porto hanno impedito la distruzione dello scalo che gradualmente è stato recuperato, ampliato e allargato. E uno dei principali attori di questo periodo di trapasso è stato Luigi Rum, gappista, "Falco", che poi è diventato segretario nazionale della Filt-Cgil. C'è sempre una continuità fra quello che i marittimi hanno fatto per salvare questa attività, importante per la Liguria e quello che abbiamo poi portato avanti con tante lotte, subendo anche tante sconfitte", dice snocciolando con precisione nomi (del resto ce ne sono 366 i partigiani ricordati nel calendario 2024 voluto proprio da "Giotto" per ricordare una storia che "rischia di impallidire") e date. "Bavazzano, Cassurino, Ceotto, prozio dell'attuale viceconsole della Culmv, Francesca Ceotto - elenca - Questo gruppo di portuali del ramo industriale organizzò le prime operazioni armate della Resistenza. Giacomo



04/24/2024 12:12 Monica Zunino

L'esercito nazista, caso unico in Italia, nel 1945 si arrese ai resistenti e con la mediazione della Curia, in cambio della possibilità di lasciare la città senza ulteriori vittime, accettò di risparmiare lo scalo che era già stato minato Genova - Ha percorso quasi un secolo di vita, ma il tempo non intacca né la lucidità del ricordo, né le sue analisi sull'allora (il fascismo e la Liberazione) e sull'oggi. Per Giordano Bruschi, il partigiano "Giotto", 99 anni a settembre, ricordare la Liberazione 79 anni dopo è come far rivivere a chi ascolta la Storia, perché "quei valori e quei sacrifici sono sempre attuali". Con tutta la specificità di Genova, unica città dove i tedeschi si arresero alle forze partigiane firmando il 24 aprile la resa davanti, fra gli altri, a Remo Scappini, partigiano e operaio Ansaldo. Genova, città dove l'intesa tra resistenti e curia (un po' come lo spirito del Cln che univa tutte le culture e idee antifasciste) consentì di salvare il porto. In cambio, con la resa, i tedeschi disarmati poterono lasciare la città sfilando fra i genovesi liberi e in festa. C'è quindi un legame fra Liberazione, Resistenza, il porto di Genova e i suoi lavoratori. Il porto, da tempo minato, non venne fatto esplodere, come prevedevano gli ordini di Hitler, dai tedeschi - che avrebbero dovuto lasciare terra bruciata abbandonando la città - grazie ad accordi che coinvolsero il movimento partigiano e la Curia, permettendo così lo sviluppo dello scalo come motore della città fino ai giorni nostri. Ma c'è anche il filo che vede i portuali protagonisti nella lotta partigiana. Bruschi, ex sindacalista della Cgil e della categoria dei marittimi, anche su questo ha mille storie vere, testimonianze e racconti vivi che sgrana parlando ai giovani scuola per scuola per tenere viva la memoria, spiegare cosa è accaduto negli anni del fascismo e la lotta partigiana. " Ho raggiunto 55 mila studenti, da 15 anni **vado** nelle scuole. L'ultimo incontro l'ho avuto stamattina. E l'altro giorno agli studenti dell'Istituto Nautico ho raccontato due storie: l'inizio della lotta armata, avvenuta nel

## Ship Mag

### Savona, Vado

---

Buranello era uno dei capi e con Walter Fillak si ritrovavano alla latteria "U bulaccu" in via Madre di Dio, con un altro portuale, Saverio De Palo, detto "il barese" e da lì partirono le prime azioni partigiane a Genova". Poi c'è la storia, che passa da un avventuroso viaggio in mare a bordo di un gozzo da Voltri alla Corsica, dei primi aviolanci sull'Appennino ligure. "E' l'impresa marinara più importante della Resistenza - racconta Bruschi - su cui Paolo Emilio Taviani ha scritto un libro "Pittaluga racconta". Gli aviolanci hanno permesso ai partigiani di avere le armi per la lotta, perché all'inizio non ce n'erano". A Calvari, in Fontanabuona, ricostruisce, c'era un campo di concentramento con tremila prigionieri inglesi che l'8 settembre scapparono. "Il partigiano Serbandini, detto Bigli, si mise in contatto con uno di quegli ufficiali, Gordon Gore, che era stato compagno di banco del generale Montgomery. E insieme a due marinai, i fratelli Conforti, lo stesso Taviani e il direttore dell'Ansaldo, Paolo Reti, che fornì il motore, organizzò un viaggio avventuroso a bordo di un gozzo, partendo da Voltri per portare Gore in Corsica, che era già stata liberata", racconta Bruschi. E continua: "Liana Millu, maestra partigiana ebrea, in quell'occasione ebbe il compito di dipingere di nero imbarcazione e vele in modo che non fosse facilmente individuabile dai nazisti. La missione riuscì: una volta arrivato in Corsica il maggiore Gore telefonò a Montgomery per perorare la causa dei partigiani liguri, poi lo incontrò ad Algeri e in pochi giorni da Londra organizzarono l'invio dei tecnici in Liguria e iniziò la storia dei messaggi speciali con cui i militari inglesi si collegavano con i partigiani italiani per avvertirli dei lanci delle armi". Con le armi del primo dei cento aviolanci, sul monte Aiona, i portuali guidati da Buranello compirono la prima azione militare contro gli ufficiali tedeschi, completa Bruschi, evidenziando le date: "Il viaggio in gozzo avvenne fra il primo e l'8 novembre del 1943, il primo aviolancio sulle colline liguri l'8 dicembre e la prima azione il 13 gennaio del 1944". Questo 25 aprile, il settantanesimo anniversario della liberazione, celebrato in un quadro di tensioni e guerre nel mondo, per Bruschi, che sottolinea proprio a questo proposito l'attualità della "Ninna nanna della guerra" di Trilussa, sarà dedicato alla pace. "Tutta la mia cultura è fondata sulla pace. E' importante ricordare, perché il fascismo a cominciare dal 1935 ha dichiarato dieci guerre e allora **vado** nelle scuole e racconto. La guerra ha portato demolizioni, devastazione, distruzione, ha sacrificato centinaia di migliaia di giovani e quindi un fascismo responsabile di dieci guerre deve essere preso ad esempio negativo, occorre lottare per la pace". Pace e memoria. "Il pericolo è che si tenti la censura della storia. Come lavoratori del circolo Sertoli abbiamo realizzato una specie di calendario, dedicando ogni giorno dell'anno a un partigiano, un uomo o una donna della Resistenza. Un calendario laico, che invece del santo del giorno ha il partigiano del giorno che ha servito per la libertà. L'altro giorno era la giornata di Piero Calamandrei, il giorno prima di Edoardo Firpo e il 25 settembre ricordiamo Sandro Pertini". Nella foto Giordano Bruschi.

## Informatore Navale

Genova, Voltri

### APREAMARE - IL NUOVO GOZZO 38 CABIN TOCCA IL MARE

L'attesa versione cabinata del Gozzo Apreamare è stata varata. Questo modello pensato per navigare in ogni stagione mantiene i tratti distintivi e raffinati della versione open e tutta l'iconicità del gozzo sorrentino Sorrento, Italia - Apreamare è lieto di annunciare il varo della prima unità del nuovo modello Gozzo 38 Cabin. Questo evento non solo celebra il lancio dell'attesa imbarcazione, ma conferma anche il ruolo di innovatore - che non perde mai di vista la tradizione - dello storico cantiere partenopeo che dal 1849 progetta e costruisce imbarcazioni conosciute in tutto il mondo. Pensato da Cataldo Aprea, disegnato dal designer Marco Casali e dall'Ingegnere Umberto Tagliavini, Gozzo 38 Cabin evolve dal celebre Gozzo 35 e introduce elementi nuovi nella progettazione per un'esperienza di bordo estremamente confortevole. Questa imbarcazione è stata infatti concepita per ampliare gli spazi interni e garantire una maggiore protezione e abitabilità in coperta, rendendola ideale per la navigazione di più giorni in ogni stagione e condizione marina. "Il Gozzo 38 Cabin incarna la perfetta sinergia tra funzionalità avanzata ed estetica impeccabile," afferma Giovanni Aprea, Sales Manager di Apreamare. "Grazie alla plancetta estesa e una tuga sinuosa e avvolgente, questo modello non solo preserva l'eleganza iconica del gozzo sorrentino, ma introduce elementi di design attuali pensati per le esigenze del navigatore moderno." Il nuovo Gozzo 38 Cabin sarà presentato ai prossimi Cannes Yachting Festival (10-15 settembre 2024) e Salone Nautico di **Genova** (19-24 settembre 2024), dove gli appassionati avranno l'opportunità di ammirare da vicino questo ultimo esemplare di artigianato nautico italiano. La prima unità solcherà i mari del Nord Europa, confermando l'attitudine marina di questo modello pensato per l'armatore desideroso di navigare comodamente per tutto l'anno e in ogni condizione meteomarina, godendosi anche una crociera di più giorni. Il tutto senza tradire lo spirito vincente che anima i progetti di Apreamare: grande tenuta del mare, stabilità dello scafo, confort, e la bellezza di forme e linee che richiamano la centenaria tradizione dei gozzi sorrentini.



Informatore Navale  
 APREAMARE - IL NUOVO GOZZO 38 CABIN TOCCA IL MARE  
 04/24/2024 17:48  
 L'attesa versione cabinata del Gozzo Apreamare è stata varata. Questo modello pensato per navigare in ogni stagione mantiene i tratti distintivi e raffinati della versione open e tutta l'iconicità del gozzo sorrentino Sorrento, Italia - Apreamare è lieto di annunciare il varo della prima unità del nuovo modello Gozzo 38 Cabin. Questo evento non solo celebra il lancio dell'attesa imbarcazione, ma conferma anche il ruolo di innovatore - che non perde mai di vista la tradizione - dello storico cantiere partenopeo che dal 1849 progetta e costruisce imbarcazioni conosciute in tutto il mondo. Pensato da Cataldo Aprea, disegnato dal designer Marco Casali e dall'Ingegnere Umberto Tagliavini, Gozzo 38 Cabin evolve dal celebre Gozzo 35 e introduce elementi nuovi nella progettazione per un'esperienza di bordo estremamente confortevole. Questa imbarcazione è stata infatti concepita per ampliare gli spazi interni e garantire una maggiore protezione e abitabilità in coperta, rendendola ideale per la navigazione di più giorni in ogni stagione e condizione marina. "Il Gozzo 38 Cabin incarna la perfetta sinergia tra funzionalità avanzata ed estetica impeccabile," afferma Giovanni Aprea, Sales Manager di Apreamare. "Grazie alla plancetta estesa e una tuga sinuosa e avvolgente, questo modello non solo preserva l'eleganza iconica del gozzo sorrentino, ma introduce elementi di design attuali pensati per le esigenze del navigatore moderno." Il nuovo Gozzo 38 Cabin sarà presentato ai prossimi Cannes Yachting Festival (10-15 settembre 2024) e Salone Nautico di Genova (19-24 settembre 2024), dove gli appassionati avranno l'opportunità di ammirare da vicino questo ultimo esemplare di artigianato nautico italiano. La prima unità solcherà i mari del Nord Europa, confermando l'attitudine marina di questo modello pensato per l'armatore desideroso di navigare comodamente per tutto l'anno e in ogni condizione meteomarina, godendosi anche una crociera di più giorni. Il tutto senza tradire lo spirito vincente che anima i progetti di Apreamare: grande tenuta del mare, stabilità

## Il Nautilus

La Spezia

### Il XXVII Trofeo Challenge Ammiraglio Giuseppe Francese si avvicina

Viareggio - A poco più di una settimana dalla partenza, sono già numerosi gli equipaggi iscritti al XXVII Trofeo Challenge Ammiraglio Giuseppe Francese, il tradizionale appuntamento in programma sabato 4 e domenica 5 maggio con il quale il Club Nautico Versilia ricorda ogni anno un amico che ha dato tanto alla Versilia ed in particolare alla città di Viareggio dove ha svolto servizio d'Istituto presso la Capitaneria di Porto, e al quale sono legati da un fil rouge d'affetto e di amicizia molte personalità, tanti Soci del CNV ed in particolare il Presidente Roberto Brunetti e il vice Presidente, Ammiraglio Marco Brusco, suo assistente quando era Comandante Generale. Organizzato dal sodalizio viareggino con la collaborazione di LNI sez. Viareggio, CN Marina di Carrara, AIVE, Vele Storiche Viareggio, C.O. Mariperman-CSSN-MM, il patrocinio di Regione Toscana, Marina Militare, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Provincia di Lucca, Comune di Viareggio e Camera di Commercio di Lucca, il supporto della Capitaneria di Porto di Viareggio e di Codecasa due, il Trofeo Ammiraglio Francese è riservato alle imbarcazioni stazzate ORC International, ORC Club, Gran Crociera, ai Rating Fiv, alle Barche d'Epoca, classiche e Vele Storiche. Il Comitato di Regata sarà presieduto da Stefano Giusti coadiuvato dal 1° membro Tiziano Menconi, Luigi Liberti e Antimo Brusciano. Le istruzioni di regata, invece, saranno pubblicate dalle ore 17.30 di venerdì 3 maggio. Il programma di questa edizione prevede per sabato 4 il briefing per gli equipaggi (ore 11.30 nel salone al primo piano del Club Nautico Versilia) e la partenza della regata (da Viareggio alle ore 13 e con tempo limite per l'arrivo domenica alle ore 10 per le Orc e per i Rating FIV e alle ore 01 per gli yachts d'epoca, classici e per le vele storiche), e per domenica 5 la premiazione con il tradizionale vin d'honneur di chiusura che, come da tradizione, darà l'arrivederci all'edizione 2025. Due i percorsi previsti: una regata costiera sul percorso Viareggio-Isola del Tino-Ship Light-Luminella-Marina di Pisa per le imbarcazioni Orc e Rating FIV, mentre per gli yachts d'epoca, classici e per le vele storiche il percorso sarà Viareggio-Isola del Tino-Viareggio. Alla cerimonia conclusiva -domenica 5 alle ore 18 presso le sale del Club Nautico Versilia- parteciperanno anche il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, numerose autorità civili e militari, la figlia dell'Ammiraglio Francese, Federica, e tanti regatanti. Nel Comitato d'Onore del Trofeo Challenge Ammiraglio Francese -che sarà valido come manche del III Trofeo Artiglio, il Circuito riservato agli yachts d'epoca e classici e alle Vele storiche con altre tappe al Trofeo CSSN-ASDP della **Spezia**, alla Regata vele d'epoca di Livorno e alle Vele Storiche di Viareggio- spiccano importanti personalità militari e civili a riprova del grande prestigio ricoperto da questa manifestazione. Tutti gli aggiornamenti del XXVII Trofeo



Viareggio - A poco più di una settimana dalla partenza, sono già numerosi gli equipaggi iscritti al XXVII Trofeo Challenge Ammiraglio Giuseppe Francese, il tradizionale appuntamento in programma sabato 4 e domenica 5 maggio con il quale il Club Nautico Versilia ricorda ogni anno un amico che ha dato tanto alla Versilia ed in particolare alla città di Viareggio dove ha svolto servizio d'Istituto presso la Capitaneria di Porto, e al quale sono legati da un fil rouge d'affetto e di amicizia molte personalità, tanti Soci del CNV ed in particolare il Presidente Roberto Brunetti e il vice Presidente, Ammiraglio Marco Brusco, suo assistente quando era Comandante Generale. Organizzato dal sodalizio viareggino con la collaborazione di LNI sez. Viareggio, CN Marina di Carrara, AIVE, Vele Storiche Viareggio, C.O. Mariperman-CSSN-MM, il patrocinio di Regione Toscana, Marina Militare, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Provincia di Lucca, Comune di Viareggio e Camera di Commercio di Lucca, il supporto della Capitaneria di Porto di Viareggio e di Codecasa due, il Trofeo Ammiraglio Francese è riservato alle imbarcazioni stazzate ORC International, ORC Club, Gran Crociera, ai Rating Fiv, alle Barche d'Epoca, classiche e Vele Storiche. Il Comitato di Regata sarà presieduto da Stefano Giusti coadiuvato dal 1° membro Tiziano Menconi, Luigi Liberti e Antimo Brusciano. Le istruzioni di regata, invece, saranno pubblicate dalle ore 17.30 di venerdì 3 maggio. Il programma di questa edizione prevede per sabato 4 il briefing per gli equipaggi (ore 11.30 nel salone al primo piano del Club Nautico Versilia) e la partenza della regata (da Viareggio alle ore 13 e con tempo limite per l'arrivo domenica alle ore 10 per le Orc e per i Rating FIV e alle ore 01 per gli yachts d'epoca, classici e per le vele storiche), e per domenica 5 la premiazione con il tradizionale vin d'honneur di chiusura che, come da tradizione, darà l'arrivederci all'edizione 2025. Due i percorsi previsti: una regata costiera sul percorso Viareggio-Isola del Tino-

## Il Nautilus

La Spezia

---

Challenge Ammiraglio Giuseppe Francese potranno essere seguiti sulla pagina Facebook Club Nautico Versilia Asd e sul sito [www.clubnauticoversilia.com](http://www.clubnauticoversilia.com).

## Porto Spezia, operativo il primo impianto a Gnl per tir

Inaugurato nell'area portuale degli Stagnoni il primo impianto di GNL- Gas Naturale Liquefatto e di Gas Naturale Compresso LA SPEZIA - Il porto spezzino aggiunge un tassello al percorso verso la transizione energetica : nell'area demaniale marittima di accesso e sosta autotreni in località Stagnoni è stato installato Edux un impianto di GNL- Gas Naturale Liquefatto e di Gas Naturale Compresso. "L'installazione di questo impianto - commenta il Presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale **Mario Sommariva** -, frutto del lavoro svolto dall'AdSP nell'ambito del progetto europeo Interreg Italia-Francia Marittimo GNL FACILE , si inserisce nel contesto più ampio delle politiche di transizione energetica che stiamo portando avanti, dall'elettrificazione delle banchine che consentiranno di avere nel 2025 a La Spezia il molo Garibaldi attrezzato per il cold ironing, al blue flag che ha dato i suoi risultati in termini di riduzione delle emissioni, all'idrogeno che rappresenta una ulteriore opportunità che soprattutto il settore della nautica intende cogliere e che noi stiamo sostenendo. L'obiettivo di una progressiva decarbonizzazione si può raggiungere anche grazie a iniziative come quella di oggi che caratterizza ulteriormente il nostro sistema portuale in modo innovativo, sostenibile ed europeo". La concessione quadriennale per l'installazione e la gestione dell'impianto è a capo della Società HAM Italia S.r.l che sottolinea tramite l'Amministratore delegato Aldo Bernardini : "un passo avanti verso la decarbonizzazione del trasporto su strada e, nel contesto del progetto GNL Facile anche del trasporto navale. Siamo felici di mettere a disposizione della comunità un impianto di rifornimento così tecnologicamente avanzato ed affidabile capace di rifornire ogni tipo di veicolo pesante e leggero"

"Tutte le iniziative di sviluppo della rete delle infrastrutture di approvvigionamento e di distribuzione del GNL, e sempre più di bioGNL, sul territorio nazionale - aggiunge Andrea Arzà presidente di Assogasliquidi-Federchimica, l'associazione che rappresenta le imprese del GNL e GPL in Italia - sono infatti un volano per la crescita e diffusione del carburante che ha un ruolo significativo nella decarbonizzazione del trasporto pesante sia stradale che marittimo".

"Il GNL e il bioGNL sono soluzioni che riducono significativamente le emissioni inquinanti, dimostrando il loro potenziale nel contribuire a un futuro più sostenibile. Investire in impianti come questo significa credere in un futuro energetico pulito per il nostro Paese" conclude Dario Soria , direttore generale Assocostieri, finanziatori della struttura.



Inaugurato nell'area portuale degli Stagnoni il primo impianto di GNL- Gas Naturale Liquefatto e di Gas Naturale Compresso LA SPEZIA - Il porto spezzino aggiunge un tassello al percorso verso la transizione energetica : nell'area demaniale marittima di accesso e sosta autotreni in località Stagnoni è stato installato Edux un impianto di GNL- Gas Naturale Liquefatto e di Gas Naturale Compresso. "L'installazione di questo impianto - commenta il Presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva -, frutto del lavoro svolto dall'AdSP nell'ambito del progetto europeo Interreg Italia-Francia Marittimo GNL FACILE , si inserisce nel contesto più ampio delle politiche di transizione energetica che stiamo portando avanti, dall'elettrificazione delle banchine che consentiranno di avere nel 2025 a La Spezia il molo Garibaldi attrezzato per il cold ironing, al blue flag che ha dato i suoi risultati in termini di riduzione delle emissioni, all'idrogeno che rappresenta una ulteriore opportunità che soprattutto il settore della nautica intende cogliere e che noi stiamo sostenendo. L'obiettivo di una progressiva decarbonizzazione si può raggiungere anche grazie a iniziative come quella di oggi che caratterizza ulteriormente il nostro sistema portuale in modo innovativo, sostenibile ed europeo". La concessione quadriennale per l'installazione e la gestione dell'impianto è a capo della Società HAM Italia S.r.l che sottolinea tramite l'Amministratore delegato Aldo Bernardini : "un passo avanti verso la decarbonizzazione del trasporto su strada e, nel contesto del progetto GNL Facile anche del trasporto navale. Siamo felici di mettere a disposizione della comunità un impianto di rifornimento così tecnologicamente avanzato ed affidabile capace di rifornire ogni tipo di veicolo pesante e leggero"

"Tutte le iniziative di sviluppo della rete delle infrastrutture di approvvigionamento e di distribuzione del GNL, e sempre più di bioGNL, sul territorio nazionale - aggiunge Andrea Arzà presidente di Assogasliquidi-Federchimica, l'associazione che rappresenta le imprese del GNL e GPL in Italia - sono infatti un volano per la crescita e diffusione del carburante che ha un ruolo significativo nella decarbonizzazione del trasporto pesante sia stradale che marittimo".

"Il GNL e il bioGNL sono soluzioni che riducono significativamente le emissioni inquinanti, dimostrando il loro potenziale nel contribuire a un futuro più sostenibile. Investire in impianti come questo significa credere in un futuro energetico pulito per il nostro Paese" conclude Dario Soria , direttore generale Assocostieri, finanziatori della struttura.

## Migranti, Margotti (Pd): "Necessario un confronto con il Governo sulla scelta degli sbarchi a Ravenna"

Il segretario comunale dem: "A oggi sono 1.141 le persone sbarcate a Ravenna in 15 mesi" Il segretario del PD, Lorenzo Margotti è intervenuto nell'aula del consiglio comunale per esprimere alcune considerazioni sulle sfide dell'immigrazione e dell'integrazione che sta affrontando la città di Ravenna, presentando un ordine del giorno dal titolo "Ravenna, città dell'accoglienza" votato da tutta la maggioranza. "Ravenna - ha detto Margotti - ha messo in campo con orgoglio ogni risorsa organizzativa, professionale, istituzionale e logistica per consentire lo sbarco ai migranti in un **porto** nel quale trovare sollievo, cibo, alloggio, assistenza sanitaria e sicurezza. Ora è giunto il momento che il Governo si relazioni sul motivo della scelta di Ravenna quale porto di sbarco, pure nella consapevolezza che la distanza dal luogo di soccorso esponga i migranti a ulteriori giorni di mare e ne ritardi il supporto e la presa in carico per le necessità primarie di assistenza". "Se guardiamo al quadro d'insieme del 2023 - continua il segretario dem - la questione migratoria non viene certamente affrontata dal punto di vista delle persone che si mettono in viaggio. La trasformazione del sistema di accoglienza in Italia ha inferto un duro colpo a quell'accoglienza diffusa che ha caratterizzato negli ultimi anni l'impegno di molte realtà a servizio dei migranti forzati. A oggi sono 1.141 le persone sbarcate a Ravenna in 15 mesi. La promessa elettorale che ha portato al governo Giorgia Meloni e la sua coalizione è stata quella di fermare i barconi di migranti che usano l'Italia come porta d'accesso all'Europa promettendo un 'blocco navale'. Tuttavia si registrano, al 21 aprile 2023, 35mila persone arrivate su barche. Un numero tre volte superiore a quello dell'anno precedente. Lo scorso dicembre il Governo Meloni ha approvato il Decreto Legge che stringe le maglie dei soccorsi in mare da parte delle navi ONG tramite un codice di condotta, l'assegnazione di porti di sbarco molto lontani dal punto dell'intervento e lo stop ai cosiddetti soccorsi plurimi. Il decreto "Cutro", seguito alla strage di migranti al largo della Calabria che, a detta di alcuni esperti, poteva essere evitata, ha introdotto pene più dure per i cosiddetti scafisti ma nessuna novità sull'apertura di canali regolari di immigrazione. La linea perseguita ha limitato l'attività di soccorso in mare delle Ong, tanto che nel periodo di governo dal 22 ottobre 2022 al 30 marzo 2023, le Ong sono state responsabili del 7% degli sbarchi in Italia, contro il 20% dello stesso periodo dell'anno scorso". "Il rapporto annuale 2024 del Centro Astalli ci dice che sono sempre di più i rifugiati e i richiedenti asilo che vivono in strada, hanno sistemazioni precarie sul territorio e necessitano di un accompagnamento strutturato - sottolinea Margotti - Gli accessi ai servizi di prima accoglienza (mense, docce, distribuzione vestiario, ambulatori) sono alti in tutti i territori. È aumentata la presenza di donne migranti, aumentano marginalità, disuguaglianze ma anche le complessità delle situazioni



Il segretario comunale dem: "A oggi sono 1.141 le persone sbarcate a Ravenna in 15 mesi" Il segretario del PD, Lorenzo Margotti è intervenuto nell'aula del consiglio comunale per esprimere alcune considerazioni sulle sfide dell'immigrazione e dell'integrazione che sta affrontando la città di Ravenna, presentando un ordine del giorno dal titolo "Ravenna, città dell'accoglienza" votato da tutta la maggioranza. "Ravenna - ha detto Margotti - ha messo in campo con orgoglio ogni risorsa organizzativa, professionale, istituzionale e logistica per consentire lo sbarco ai migranti in un porto nel quale trovare sollievo, cibo, alloggio, assistenza sanitaria e sicurezza. Ora è giunto il momento che il Governo si relazioni sul motivo della scelta di Ravenna quale porto di sbarco, pure nella consapevolezza che la distanza dal luogo di soccorso esponga i migranti a ulteriori giorni di mare e ne ritardi il supporto e la presa in carico per le necessità primarie di assistenza". "Se guardiamo al quadro d'insieme del 2023 - continua il segretario dem - la questione migratoria non viene certamente affrontata dal punto di vista delle persone che si mettono in viaggio. La trasformazione del sistema di accoglienza in Italia ha inferto un duro colpo a quell'accoglienza diffusa che ha caratterizzato negli ultimi anni l'impegno di molte realtà a servizio dei migranti forzati. A oggi sono 1.141 le persone sbarcate a Ravenna in 15 mesi. La promessa elettorale che ha portato al governo Giorgia Meloni e la sua coalizione è stata quella di fermare i barconi di migranti che usano l'Italia come porta d'accesso all'Europa promettendo un 'blocco navale'. Tuttavia si registrano, al 21 aprile 2023, 35mila persone arrivate su barche. Un numero tre volte superiore a quello dell'anno precedente. Lo scorso dicembre il Governo Meloni ha approvato il Decreto Legge che stringe le maglie dei soccorsi in mare da parte delle navi ONG tramite un codice di condotta, l'assegnazione di porti di sbarco molto lontani dal punto dell'intervento e lo stop ai cosiddetti soccorsi plurimi. Il decreto "Cutro", seguito alla strage di migranti al largo della Calabria che, a detta di alcuni esperti, poteva essere evitata, ha introdotto pene più dure per i cosiddetti scafisti ma nessuna novità sull'apertura di canali regolari di immigrazione. La linea perseguita ha limitato l'attività di soccorso in mare delle Ong, tanto che nel periodo di governo dal 22 ottobre 2022 al 30 marzo 2023, le Ong sono state responsabili del 7% degli sbarchi in Italia, contro il 20% dello stesso periodo dell'anno scorso". "Il rapporto annuale 2024 del Centro Astalli ci dice che sono sempre di più i rifugiati e i richiedenti asilo che vivono in strada, hanno sistemazioni precarie sul territorio e necessitano di un accompagnamento strutturato - sottolinea Margotti - Gli accessi ai servizi di prima accoglienza (mense, docce, distribuzione vestiario, ambulatori) sono alti in tutti i territori. È aumentata la presenza di donne migranti, aumentano marginalità, disuguaglianze ma anche le complessità delle situazioni

## Ravenna Today

### Ravenna

---

di cui le persone migranti sono portatrici. Esiste nel mondo dei rifugiati una vulnerabilità più nascosta, spesso legata ai traumi vissuti e non ancora elaborati che per emergere ed essere curati hanno bisogno di tempo, attenzione e di un'accoglienza dentro luoghi idonei". "L'assegnazione, da parte del Ministro dell'Interno, di porti di sbarco lontani molti giorni di navigazione dal luogo di soccorso ha allungato il viaggio di persone che necessitavano di cibo, alloggio e assistenza medica. Il Governo - conclude Margotti - deve definire un confronto e una condivisione con i Comuni e le Prefetture sulle scelte fatte e sulla programmazione delle scelte in divenire, sulle iniziative di accoglienza basate su umanità, professionalità e organizzazione, sulle politiche in materia di inserimento lavorativo e integrazione. Nessuna risposta ai nostri interrogativi - ha concluso Margotti - è arrivata dalle forze di opposizione in consiglio comunale a Ravenna, che a livello nazionale sono al governo del Paese. Un silenzio che in realtà ha fatto molto rumore".

## Margotti (PD): "Necessario un confronto con il Governo sulla scelta degli sbarchi a Ravenna"

di Redazione - 24 Aprile 2024 - 15:14 Commenta Stampa Invia notizia 3 min  
 Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Il segretario del PD, Lorenzo Margotti è intervenuto nell'aula del consiglio comunale per esprimere alcune considerazioni sulle sfide dell'immigrazione e dell'integrazione che sta affrontando la città di Ravenna, presentando un ordine del giorno dal titolo "Ravenna, città dell'accoglienza", poi votato da tutta la maggioranza. "Ravenna - ha detto Margotti - ha messo in campo con orgoglio ogni risorsa organizzativa, professionale, istituzionale e logistica per consentire lo sbarco ai migranti in un **porto** nel quale trovare sollievo, cibo, alloggio, assistenza sanitaria e sicurezza. Ora è giunto il momento che il Governo si relazioni sul motivo della scelta di Ravenna quale **porto** di sbarco, pure nella consapevolezza che la distanza dal luogo di soccorso esponga i migranti a ulteriori giorni di mare e ne ritardi il supporto e la presa in carico per le necessità primarie di assistenza". "Se guardiamo al quadro d'insieme del 2023 - ha continuato il segretario PD -, la questione migratoria non viene certamente affrontata dal punto di vista delle persone che si mettono in viaggio. La trasformazione del sistema di accoglienza in Italia ha inferto un duro colpo a quell'accoglienza diffusa che ha caratterizzato negli ultimi anni l'impegno di molte realtà a servizio dei migranti forzati." "A oggi sono 1.141 le persone sbarcate a Ravenna in 15 mesi. La promessa elettorale che ha portato al governo Giorgia Meloni e la sua coalizione è stata quella di fermare i barconi di migranti che usano l'Italia come porta d'accesso all'Europa promettendo un 'blocco navale'. Tuttavia si registrano, al 21 aprile 2023, 35mila persone arrivate su barche. Un numero tre volte superiore a quello dell'anno precedente" ha commentato Margotti. "Lo scorso dicembre il Governo Meloni ha approvato il Decreto Legge che stringe le maglie dei soccorsi in mare da parte delle navi ONG tramite un codice di condotta, l'assegnazione di porti di sbarco molto lontani dal punto dell'intervento e lo stop ai cosiddetti soccorsi plurimi. Il decreto "Cutro", seguito alla strage di migranti al largo della Calabria che, a detta di alcuni esperti, poteva essere evitata, ha introdotto pene più dure per i cosiddetti scafisti ma nessuna novità sull'apertura di canali regolari di immigrazione - ha dichiarato Margotti -. La linea perseguita ha limitato l'attività di soccorso in mare delle Ong, tanto che nel periodo di governo dal 22 ottobre 2022 al 30 marzo 2023, le Ong sono state responsabili del 7% degli sbarchi in Italia, contro il 20% dello stesso periodo dell'anno scorso". "Il rapporto annuale 2024 del Centro Astalli - ha affermato il segretario - ci dice che sono sempre di più i rifugiati e i richiedenti asilo che vivono in strada, hanno sistemazioni precarie sul territorio e necessitano di un accompagnamento strutturato. Gli accessi ai servizi di prima accoglienza (mense, docce, distribuzione vestiario, ambulatori)



di Redazione - 24 Aprile 2024 - 15:14 Commenta Stampa Invia notizia 3 min Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Il segretario del PD, Lorenzo Margotti è intervenuto nell'aula del consiglio comunale per esprimere alcune considerazioni sulle sfide dell'immigrazione e dell'integrazione che sta affrontando la città di Ravenna, presentando un ordine del giorno dal titolo "Ravenna, città dell'accoglienza", poi votato da tutta la maggioranza. "Ravenna - ha detto Margotti - ha messo in campo con orgoglio ogni risorsa organizzativa, professionale, istituzionale e logistica per consentire lo sbarco ai migranti in un porto nel quale trovare sollievo, cibo, alloggio, assistenza sanitaria e sicurezza. Ora è giunto il momento che il Governo si relazioni sul motivo della scelta di Ravenna quale porto di sbarco, pure nella consapevolezza che la distanza dal luogo di soccorso esponga i migranti a ulteriori giorni di mare e ne ritardi il supporto e la presa in carico per le necessità primarie di assistenza". "Se guardiamo al quadro d'insieme del 2023 - ha continuato il segretario PD -, la questione migratoria non viene certamente affrontata dal punto di vista delle persone che si mettono in viaggio. La trasformazione del sistema di accoglienza in Italia ha inferto un duro colpo a quell'accoglienza diffusa che ha caratterizzato negli ultimi anni l'impegno di molte realtà a servizio dei migranti forzati." "A oggi sono 1.141 le persone sbarcate a Ravenna in 15 mesi. La promessa elettorale che ha portato al governo Giorgia Meloni e la sua coalizione è stata quella di fermare i barconi di migranti che usano l'Italia come porta d'accesso all'Europa promettendo un 'blocco navale'. Tuttavia si registrano, al 21 aprile 2023, 35mila persone arrivate su barche. Un numero tre volte superiore a quello dell'anno precedente" ha commentato Margotti. "Lo scorso dicembre il Governo Meloni ha approvato il Decreto Legge che stringe le maglie dei soccorsi in mare da parte delle navi ONG tramite un codice di condotta, l'assegnazione di porti di sbarco molto lontani dal punto dell'intervento e lo stop ai cosiddetti soccorsi plurimi. Il decreto "Cutro", seguito alla strage di migranti al largo della Calabria che, a detta di alcuni esperti, poteva essere evitata, ha introdotto pene più dure per i cosiddetti scafisti ma nessuna novità sull'apertura di canali regolari di immigrazione - ha dichiarato Margotti -. La linea perseguita ha limitato l'attività di soccorso in mare delle Ong, tanto che nel periodo di governo dal 22 ottobre 2022 al 30 marzo 2023, le Ong sono state responsabili del 7% degli sbarchi in Italia, contro il 20% dello stesso periodo dell'anno scorso". "Il rapporto annuale 2024 del Centro Astalli - ha affermato il segretario - ci dice che sono sempre di più i rifugiati e i richiedenti asilo che vivono in strada, hanno sistemazioni precarie sul territorio e necessitano di un accompagnamento strutturato. Gli accessi ai servizi di prima accoglienza (mense, docce, distribuzione vestiario, ambulatori)

sono alti in tutti i territori. È aumentata la presenza di donne migranti, aumentano marginalità, disuguaglianze ma anche le complessità delle situazioni di cui le persone migranti sono portatrici. Esiste nel mondo dei rifugiati una vulnerabilità più nascosta, spesso legata ai traumi vissuti e non ancora elaborati che per emergere ed essere curati hanno bisogno di tempo, attenzione e di un'accoglienza dentro luoghi idonei". "L'assegnazione, da parte del Ministro dell'Interno, di porti di sbarco lontani molti giorni di navigazione dal luogo di soccorso ha allungato il viaggio di persone che necessitavano di cibo, alloggio e assistenza medica. Il Governo deve definire un confronto e una condivisione con i Comuni e le Prefetture sulle scelte fatte e sulla programmazione delle scelte in divenire, sulle iniziative di accoglienza basate su umanità, professionalità e organizzazione, sulle politiche in materia di inserimento lavorativo e integrazione. Nessuna risposta ai nostri interrogativi - ha concluso Margotti - è arrivata dalle forze di opposizione in consiglio comunale a Ravenna, che a livello nazionale sono al governo del Paese. Un silenzio che in realtà ha fatto molto rumore".

## Adria Shipping Summit: Partono da Ravenna i Porti del futuro

Apr 24, 2024 Conclusi i lavori di potenziamento infrastrutturale del **Porto di Ravenna**: adeguate le banchine, costruito 1 km di nuova banchina, approfonditi i fondali del **porto** canale a 12,5 metri e realizzati oltre 200 ettari di aree attrezzate per la logistica e le imprese. Una delle opere più importanti del settore a livello nazionale **Ravenna** - Si scaldano i motori per la prima edizione di Adria Shipping Summit l'evento dedicato al mondo marittimo, portuale, logistico e produttivo dell'Alto Adriatico, in programma il 23 e 24 maggio 2024 al Centro Congressi della Camera di Commercio di Ferrara e **Ravenna**. Ad aprire questa prima edizione il 23 maggio sarà la sessione dedicata al **Ravenna Port Hub: Infrastructural Works** il progetto di interventi di potenziamento infrastrutturale del **porto di Ravenna**, realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale del quale si celebra la conclusione. Le opere compiute riguardano: il rifacimento delle banchine esistenti; la costruzione di oltre un chilometro di nuova banchina dove sorgerà il nuovo Terminal Container; l'approfondimento dei fondali del **porto** canale a 12,5 metri e la realizzazione di oltre 200 ettari di aree attrezzate per la logistica e le imprese. A questi interventi corrisponde lo sviluppo dell'intermodalità dello scalo ravennate. "L'investimento effettuato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale e dai suoi partner nel **Porto di Ravenna** - sottolinea il presidente Daniele Rossi - rappresenta un potenziale punto di svolta per l'intera portualità italiana Si tratta di un'opera tra le più importanti del Paese con l'obiettivo di consolidare scalo in grado di gestire volumi crescenti di traffico sia di merci che di crocieristi. Le opere realizzate garantiranno un flusso operativo a pieno regime e costante, oltre che un ancora maggiore livello di sicurezza della navigazione, sicurezza dei lavoratori, digitalizzazione dei processi e sostenibilità ambientale ed energetica". Nel secondo panel della mattina - Il **porto di Ravenna**: hub strategico per il sistema industriale - l'attenzione si sposterà sull'architettura portuale ravennate che rappresenta il microcosmo dell'intero sistema marittimo del Paese e racchiude tutte le tipologie di traffico container, rinfuse solide e liquide, project cargo, ro-ro e ro-pax e crociere. Non solo, il sistema portuale dell'adriatico centro-settentrionale vuole posizionarsi tra i principali driver italiani della transizione energetica Al pomeriggio si terranno altre due sessioni di approfondimento. Nella prima centrali saranno i seguenti temi: la vicinanza fra gli scali del nord-Adriatico, un'opportunità ma anche una sfida; la digitalizzazione e la relativa integrazione dei flussi di dati; la vocazione energetica dei porti, sia lato mare, con lo sviluppo delle rinnovabili offshore e delle infrastrutture del gas, sia a terra. La seconda sessione si focalizzerà invece sul tema dell'adeguamento e del rinnovamento



Apr 24, 2024 Conclusi i lavori di potenziamento infrastrutturale del Porto di Ravenna: adeguate le banchine, costruito 1 km di nuova banchina, approfonditi i fondali del porto canale a 12,5 metri e realizzati oltre 200 ettari di aree attrezzate per la logistica e le imprese. Una delle opere più importanti del settore a livello nazionale Ravenna - Si scaldano i motori per la prima edizione di Adria Shipping Summit l'evento dedicato al mondo marittimo, portuale, logistico e produttivo dell'Alto Adriatico, in programma il 23 e 24 maggio 2024 al Centro Congressi della Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna. Ad aprire questa prima edizione il 23 maggio sarà la sessione dedicata al Ravenna Port Hub: Infrastructural Works il progetto di interventi di potenziamento infrastrutturale del porto di Ravenna, realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale del quale si celebra la conclusione. Le opere compiute riguardano: il rifacimento delle banchine esistenti; la costruzione di oltre un chilometro di nuova banchina dove sorgerà il nuovo Terminal Container; l'approfondimento dei fondali del porto canale a 12,5 metri e la realizzazione di oltre 200 ettari di aree attrezzate per la logistica e le imprese. A questi interventi corrisponde lo sviluppo dell'intermodalità dello scalo ravennate. "L'investimento effettuato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale e dai suoi partner nel Porto di Ravenna - sottolinea il presidente Daniele Rossi - rappresenta un potenziale punto di svolta per l'intera portualità italiana Si tratta di un'opera tra le più importanti del Paese con l'obiettivo di consolidare scalo in grado di gestire volumi crescenti di traffico sia di merci che di crocieristi. Le opere realizzate garantiranno un flusso operativo a pieno regime e costante, oltre che un ancora maggiore livello di sicurezza della navigazione, sicurezza dei lavoratori, digitalizzazione dei processi e sostenibilità ambientale ed energetica". Nel secondo panel della mattina - Il porto di Ravenna: hub strategico per il sistema industriale - l'attenzione si sposterà sull'architettura

## Sea Reporter

### Ravenna

---

infrastrutturale, dighe, dragaggi e collegamenti di ultimo miglio La natura del bacino Adriatico settentrionale e la conformazione orografica e idrografica dei territori che vi si affacciano rendono centrale la manutenzione, pianificazione e impegno di risorse oltre che di ricerca di nuove destinazioni e nuovi mercati. Si tratta di tecnica e investimenti ma anche di normative e visione. Venerdì 24 maggio mattina sarà dedicato alla visita in navigazione del porto di Ravenna, durante la quale si vedranno le opere del progetto Hub concluse ed alla cerimonia della posa della prima pietra della nuova Stazione Marittima del Terminal crociere di Porto Corsini. Adria Shipping Summit è l'evento dedicato al cluster produttivo-marittimo dei porti dell'Alto Adriatico, a Ravenna, Venezia e Trieste. La prima edizione dell'evento si svolgerà a Ravenna il 23 e 24 maggio 2024, ma diventerà itinerante posizionandosi a turno presso le altre due Autorità di Sistema Portuale alto-adriatiche. L'obiettivo della manifestazione è rafforzare l'integrazione e la collaborazione degli attori dei segmenti produttivi e dello shipping nello scenario competitivo europeo ed internazionale. Il format prevede due giornate animate da conferenze, workshop, business meetings e momenti di networking riservati ai partner. Le sessioni congressuali del Summit si svolgono in presenza, ma saranno trasmesse anche in live streaming.

# SetteSere Qui

## Ravenna

PORTO | Un anno cominciato male per il nostro hub, il parere dei principali operatori

### «Inizio 2024 duro, ora si recupera, il contesto internazionale influisce»

Elena Nencini Gennaio 2024 per i traffici ci del porto di Ravenna è stato un mese decisamente disastroso, con un -19,3% (oltre 421 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023. Secondo una nota dell'Autorità di sistema portuale di Ravenna «Il calo nei traffici del porto di Ravenna nel primo mese del 2024 riflette la situazione economica globale e del Paese, che sconta il permanere di politiche monetarie restrittive, la contrazione del mercato del credito, il peggioramento della fiducia di consumatori e imprese e il rallentamento dell'industria primaria, come conferma l'ultimo Bollettino economico di Bankitalia. La persistente debolezza del ciclo manifatturiero, delle costruzioni e degli altri settori altamente energivori si sarebbe estesa, inoltre, anche ai servizi».

Le tensioni politiche internazionali, in particolare in Medio Oriente e quelle tra Russia e Ucraina, pesano in parte sull'andamento del porto bizantino: i pareri di alcuni operatori sono ottimisti.

PEPOLI (SAPIR): «SPERIAMO IN MAGGIO» Mauro Pepoli, amministratore delegato di Sapir, lo storico gruppo ravennate tra i principat terminal in grado di primeggiare nelle più disparate categorie merceologiche, dai liquidi alle rinfuse, agli acciai, con un'ormai vasta esperienza nel movimentare trasporti eccezionali, commenta così: «E' inutile fare previsioni perché è difficilissimo, ci si salva con la diversificazione dei materiali. Più diversificati più salvagente hai: ci siamo salvati così finora. Ci vuole il mago Otelma oggi per fare delle previsioni, tra eventi esogeni e geo-politici: ma per fortuna cominciano ad esserci segnali positivi, speriamo in maggio. Non è facile diversificare: bisogna avere i magazzini adatti per i differenti tipi di merci, le persone e i macchinari. Va programmato nel tempo, grazie all'automotive abbiamo diversificato con un orizzonte decennale, anche MINGOZZI (TCR): «APRILE IN RECUPERO» Giannantonio MingoZZi, presidente di Tcr, è ottimista: «Adesso, con aprile, stiamo recuperando il mese più triste che è stato gennaio 2024. Come container siamo vicini a migliorare quel -4% che abbiamo registrato nel 2023 sul primo trimestre e ad aprile si chiuderà con pari risultato del 2023 ma ci avviciniamo sempre di più ai risultati in pareggio. Il tema vero è che non è un problema solo del porto di Ravenna ma un problema dell'economia mondiale, il costo dei container è salito, così come il costo delle attività in mare, l'affitto delle linee è uno degli aspetti che più incide su questa difficoltà di arrivi e partenze. Io sono ottimista se aprile riesce a raggiungere il dato del 2023 vuol dire che siamo sulla buona strada. E' chiaro che nel suo insieme i porti italiani hanno bisogno di avere un tema infrastrutturale che è ancora da completare, per esempio ricordo che nonostante l'impegno della Regione e dell'assessore Andrea Corsini la via Romea è in difficoltà. I rapporti con il nord Europa



## SetteSere Qui

### Ravenna

---

passano attraverso la gomma e di conseguenza bisogna fare qualcosa non solo per quanto concerne l'interno del porto o l'ambito portuale, come si sta facendo con la Classicana.

Bisogna pensare al futuro che può essere solo un incremento dei traffici con il Nord Europa.

Il Governo e la Regione devono per forza valutare un miglioramento della Romea, spero prima che poi». Alla domanda su quanto incide il conflitto tra israeliani e palestinesi sui traffici del porto di Ravenna, Mingozzi risponde: «Il mar Rosso influisce sui container: si è quasi dimezzato il numero di navi che passano attraverso il Mar Rosso però di contro il mercato del Mediterraneo continua ad essere buono, come per esempio per i reefer, contenitori refrigerati che portano quella merce fuori stagione o che riempie i buchi della realtà italiana. I reefer continuano a essere sostenuti negli arrivi. Il fatto che la frutta fresca, la verdura, continuano a ad avere il loro mercato è un fatto positivo che indica che non stiamo subendo in maniera drammatica il conflitto in Medio Oriente. Lo stiamo invece subendo nella guerra in Ucraina, perché terre, sabbie, materiali sfusi che servono alle ceramiche sono più in difficoltà e non si trova una pari qualità rispetto al materiale che garantiva l'Ucraina».

VITIELLO (DOCKS CEREALI): «-40% A GENNAIO 2024» L'amministratore delegato di Docks Cereali, Riccardo Vitello traccia il quadro del 2023 dell'anno: «I primi tre mesi per quanto riguarda il nostro terminal sono stati impegnativi: abbiamo avuto una riduzione nelle merci sbarcate importante, in percentuale importantissima.

Bisogna anche considerare il momento contingente: l'anno scorso abbiamo lavorato tanto, abbiamo molta merce nei magazzini. Il calo rispetto allo stesso trimestre del 2023 è del -40%, con 150mila tonnellate in meno; ma quel periodo fu una partenza assolutamente fuori media, molto molto alta e che provocò anche una serie di problemi. Dicembre 2022 e gennaio e febbraio 2023 sono stati esplosivi, si tratta di un paragone con dati mai fatti nella storia.

Non sono troppo preoccupato perché dovremmo recuperare nei prossimi mesi». Secondo Vitello ad influire non sono le guerre in corso, conclude infatti: «A causa della guerra tra Russia e Ucraina i traffici sono stati molto altalenanti a causa della chiusura dei corridoi, che in questo momento però sono di nuovo aperti. Per quanto riguarda i cereali il conflitto tra Israele e Palestina non ci riguarda perché dal canale di Suez passano prevalentemente traffici petroliferi e container.

Le nostre importazioni vengono dal Mar Nero, dal Sud America, in piccola parte anche da Nord America e Nord Europa. Un altro discorso invece riguarda invece l'aumento dei prezzi».

traffico.

## Come ogni anno scatta il divieto di balneazione nelle acque di pertinenza militare e all'interno delle zone portuali

(AGENPARL) - mer 24 aprile 2024 Come ogni anno scatta il divieto di balneazione nelle acque di pertinenza militare e all'interno delle zone portuali **Livorno**, 24 aprile 2024 - Come ogni anno il Sindaco, adempiendo alla normativa nazionale (D.lgs 116/2008) e alla normativa regionale (Decreto Dirigenziale della Regione Toscana n. 6667 del 26/03/2024), ha emanato, in data 24/04/2024, l'Ordinanza n. 129 che stabilisce il divieto di balneazione nelle acque di pertinenza militare, così come all'interno di zone portuali. Anche per la stagione balneare 2024, ovvero nel periodo che va dal 1° maggio al 30 settembre, è vietata dunque la balneazione nei seguenti tratti della costa: **Porto di Livorno** (zona portuale); Porticciolo Nazario Sauro (zona portuale); Accademia Navale (zona militare); Porticciolo di Ardenza (zona portuale); Porticciolo di Antignano (zona portuale); Porticciolo di Quercianella (zona portuale); Isola di Gorgona (penitenziario-colonia penale); Isola di Gorgona (tra **Porto** e Torre Nuova-colonia penale) escluso le due aree di balneazione denominate "Gorgona **Porto**" e "Gorgona Torre Nuova" delineate con il Decreto Dirigenziale della Regione Toscana n. 6667 sopra richiamato.

Nell'Ordinanza comunale è specificato che all'interno della zona portuale (**Porto** di **Livorno**) sono ricompresi gli specchi acquei entro le opere di protezione portuale, nonché il settore di ingresso ed uscita (bocca sud), la zona prospiciente la bocca nord del medesimo e gli specchi acquei della rada adibiti o utilizzati come punti e zona di fonda delle navi. Questo tipo di divieto, lo ricordiamo, non è una novità e viene istituito tutti gli anni, trasmettendo la relativa Ordinanza al Ministero della Salute, al Ministero dell'Ambiente, alla Regione Toscana e agli altri enti competenti. Ai Comuni compete, appunto la delimitazione, prima dell'inizio della stagione balneare, delle acque non adibite alla balneazione e delle acque di balneazione permanentemente vietate ricadenti nel proprio territorio, in conformità a quanto stabilito dall'apposito provvedimento regionale. Si tratta di un provvedimento determinato da misure di sicurezza e non ha a che vedere con provvedimenti temporanei di interdizione alla balneazione in caso occasionale di inquinamento. Contestualmente, sempre in data 24/04/2024, il Sindaco ha emesso anche un'altra Ordinanza, la n.130, che riguarda invece il divieto temporaneo di balneazione (relativo alla stagione balneare 2024) nello specchio d'acqua ubicato alla foce del Rio Felciaio. La Regione Toscana, quest'anno, sempre con Decreto n. 6667 del 26/03/2024, sulla base del principio di precauzione e in coerenza con quanto previsto all'art. 7 comma 2 del Decreto Ministeriale 30 marzo 2010, ha ritenuto di mantenere il divieto temporaneo in attesa della realizzazione degli interventi di risanamento programmati. Si tratta di interventi che saranno realizzati di concerto tra Comune ed ASA, per la risoluzione delle criticità riscontrate nell'area e alla progettazione delle



(AGENPARL) - mer 24 aprile 2024 Come ogni anno scatta il divieto di balneazione nelle acque di pertinenza militare e all'interno delle zone portuali Livorno, 24 aprile 2024 - Come ogni anno il Sindaco, adempiendo alla normativa nazionale (D.lgs 116/2008) e alla normativa regionale (Decreto Dirigenziale della Regione Toscana n. 6667 del 26/03/2024), ha emanato, in data 24/04/2024, l'Ordinanza n. 129 che stabilisce il divieto di balneazione nelle acque di pertinenza militare, così come all'interno di zone portuali. Anche per la stagione balneare 2024, ovvero nel periodo che va dal 1° maggio al 30 settembre, è vietata dunque la balneazione nei seguenti tratti della costa: • Porto di Livorno (zona portuale); • Porticciolo Nazario Sauro (zona portuale); • Accademia Navale (zona militare); • Porticciolo di Ardenza (zona portuale); • Porticciolo di Antignano (zona portuale); • Porticciolo di Quercianella (zona portuale); • Isola di Gorgona (penitenziario-colonia penale); • Isola di Gorgona (tra Porto e Torre Nuova-colonia penale) escluso le due aree di balneazione denominate "Gorgona Porto" e "Gorgona Torre Nuova" delineate con il Decreto Dirigenziale della Regione Toscana n. 6667 sopra richiamato. Nell'Ordinanza comunale è specificato che all'interno della zona portuale (Porto di Livorno) sono ricompresi gli specchi acquei entro le opere di protezione portuale, nonché il settore di ingresso ed uscita (bocca sud), la zona prospiciente la bocca nord del medesimo e gli specchi acquei della rada adibiti o utilizzati come punti e zona di fonda delle navi. Questo tipo di divieto, lo ricordiamo, non è una novità e viene istituito tutti gli anni, trasmettendo la relativa Ordinanza al Ministero della Salute, al Ministero dell'Ambiente, alla Regione Toscana e agli altri enti competenti. Ai Comuni compete, appunto la delimitazione, prima dell'inizio della stagione balneare, delle acque non adibite alla balneazione e delle acque di balneazione permanentemente vietate ricadenti nel proprio territorio, in conformità a quanto stabilito dall'apposito provvedimento regionale. Si tratta di un provvedimento determinato da misure di sicurezza e non ha a che vedere con provvedimenti temporanei di interdizione alla balneazione in caso occasionale di inquinamento. Contestualmente, sempre in data 24/04/2024, il Sindaco ha emesso anche un'altra Ordinanza, la n.130, che riguarda invece il divieto temporaneo di balneazione (relativo alla stagione balneare 2024) nello specchio d'acqua ubicato alla foce del Rio Felciaio. La Regione Toscana, quest'anno, sempre con Decreto n. 6667 del 26/03/2024, sulla base del principio di precauzione e in coerenza con quanto previsto all'art. 7 comma 2 del Decreto Ministeriale 30 marzo 2010, ha ritenuto di mantenere il divieto temporaneo in attesa della realizzazione degli interventi di

# Agenparl

Livorno

---

necessarie misure tese a eliminare le cause dell'inquinamento. -- Avvertenze ai sensi del D.Lgs. 196/2003.

## Il Nautilus

Livorno

### AdSP Livorno: approvato il bilancio consuntivo del 2023

Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato nella seduta odierna il rendiconto di gestione del 2023, che si chiude nel segno della continuità sul fronte degli investimenti, confermando una buona solidità patrimoniale e la crescita delle entrate. Dai dati contabili riferiti all'anno appena trascorso, e presentati dal dirigente amministrativo Simone Gagliani, emerge come l'Ente abbia impegnato per l'ammodernamento dei porti del Sistema 121,5 milioni di euro, più del doppio di quanto investito nel 2022. Di questi, 82 milioni di euro sono stati erogati dallo Stato e destinati in quota parte agli interventi per l'elettificazione delle banchine dei porti di **Livorno**, Piombino e Portoferraio (76,15 milioni di euro), ai lavori di resecazione del canale di accesso del **porto** di **Livorno**, lato Torre del Marzocco (3 mln di euro a cui aggiungere altri 4,3 mln di risorse proprie e 13,5 milioni di euro provenienti dal prestito BEI) e all'acquisizione di un'area all'interno dell'Interporto Vespucci nella quale realizzare il nuovo magazzino del freddo del progetto **Livorno** Cold Chain (1,3 mln di euro). L'ente portuale ha invece finanziato con oltre 14 milioni di euro di risorse proprie diversi interventi, tra i quali figurano i lavori di dragaggio degli accosti 10,11, 36A, 38 e 75 del **porto** di **Livorno** (6,8 mln di euro); i lavori di restauro e ricostruzione di una porzione del paramento murario del Fosso Reale presso gli Scali Olandesi del circuito dei Fossi (722 mila euro), le attività di progettazione definitiva per la realizzazione delle opere connesse all'ATF del **porto** di Rio Marina e l'intervento di ripristino del secondo tratto di strada costiera del Quagliodromo di Piombino (per 500 mila euro). Da segnalare inoltre le spese per la manutenzione straordinaria, che nel 2023 sono state pari a 2,7 milioni di euro e gli investimenti sul fronte della sicurezza in ambito portuale (1 milione di euro). Le entrate correnti sono state pari a 48 milioni di euro, in aumento del 6,9% sul 2022. Nel corso dell'anno, l'AdSP ha incamerato tra tasse portuali e tasse di ancoraggio 26,8 milioni di euro, con un aumento sull'anno precedente di quattro mln di euro. Al 31 dicembre del 2023, l'avanzo di amministrazione di esercizio risulta essere dimagrito di quasi 50 milioni di euro rispetto all'inizio dell'anno e oggi ammonta complessivamente a 99 milioni di euro, di cui 62 utilizzati nel Bilancio di Previsione 2023 a copertura del finanziamento delle opere previste. Nel corso della seduta il Comitato di Gestione ha poi approvato la Relazione Annuale, attraverso la quale l'AdSP ha ripercorso l'attività di un anno molto impegnativo. Dal documento emerge in particolare il forte impegno profuso dall'ente sul piano della sostenibilità ambientale ed energetica. Nel 2023, infatti, non solo sono state avviate e successivamente aggiudicate le gare per la progettazione e la realizzazione degli interventi di elettificazione delle banchine dei porti di **Livorno**, Piombino



Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato nella seduta odierna il rendiconto di gestione del 2023, che si chiude nel segno della continuità sul fronte degli investimenti, confermando una buona solidità patrimoniale e la crescita delle entrate. Dai dati contabili riferiti all'anno appena trascorso, e presentati dal dirigente amministrativo Simone Gagliani, emerge come l'Ente abbia impegnato per l'ammodernamento dei porti del Sistema 121,5 milioni di euro, più del doppio di quanto investito nel 2022. Di questi, 82 milioni di euro sono stati erogati dallo Stato e destinati in quota parte agli interventi per l'elettificazione delle banchine dei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio (76,15 milioni di euro), ai lavori di resecazione del canale di accesso del porto di Livorno, lato Torre del Marzocco (3 mln di euro a cui aggiungere altri 4,3 mln di risorse proprie e 13,5 milioni di euro provenienti dal prestito BEI) e all'acquisizione di un'area all'interno dell'Interporto Vespucci nella quale realizzare il nuovo magazzino del freddo del progetto Livorno Cold Chain (1,3 mln di euro). L'ente portuale ha invece finanziato con oltre 14 milioni di euro di risorse proprie diversi interventi, tra i quali figurano i lavori di dragaggio degli accosti 10,11, 36A, 38 e 75 del porto di Livorno (6,8 mln di euro); i lavori di restauro e ricostruzione di una porzione del paramento murario del Fosso Reale presso gli Scali Olandesi del circuito dei Fossi (722 mila euro), le attività di progettazione definitiva per la realizzazione delle opere connesse all'ATF del porto di Rio Marina e l'intervento di ripristino del secondo tratto di strada costiera del Quagliodromo di Piombino (per 500 mila euro). Da segnalare inoltre le spese per la manutenzione straordinaria, che nel 2023 sono state pari a 2,7 milioni di euro e gli investimenti sul fronte della sicurezza in ambito portuale (1 milione di euro). Le entrate correnti sono state pari a 48 milioni di euro, in aumento del 6,9% sul 2022. Nel corso dell'anno, l'AdSP ha incamerato tra tasse portuali e tasse di ancoraggio 26,8 milioni di euro, con un

## Il Nautilus

### Livorno

---

e Portoferraio, ma sono stati anche acquisiti dal Ministero dell'Ambiente i finanziamenti a valere sul progetto Green Ports per la realizzazione di alcuni importanti interventi finalizzati all'efficientamento energetico e alla riduzione delle emissioni di CO2. Tra questi trovano spazio quelli di efficientamento energetico della sede della Port Authority e della Stazione Marittima di Livorno, di implementazione del parco macchine dell'Ente portuale, di relamping degli impianti di illuminazione pubblica nei porti di Livorno e Piombino, e di sensorizzazione delle torri faro. Dalla relazione emerge poi come nel 2023 l'Ente abbia moltiplicato i propri sforzi sul fronte della formazione, con l'obiettivo finale di favorire un generalizzato miglioramento, innalzamento delle competenze e delle professionalità dei lavoratori portuali. Nell'ambito del Piano di Intervento Formativo 2021-2023 sono stati complessivamente ammessi al finanziamento 12 progetti formativi. Sei sono stati già liquidati e altri sei sono in fase di liquidazione. "Dal bilancio consuntivo e dalla relazione annuale appena approvati emerge una fotografia molto positiva, che conferma un bilancio solido e una tenuta ordinata dei conti" afferma il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri. "Il rendiconto non fa che consolidare la strada tracciata all'inizio dell'anno e rappresenta un viatico per continuare a lavorare bene e fare sempre meglio: l'obiettivo prioritario dell'Ente rimane quello di continuare ad accompagnare la crescita sostenibile dei nostri porti, puntando al contempo all'innalzamento dei livelli di competitività, sicurezza e di qualità del lavoro in ambito portuale".

## Il Nautilus

Livorno

### Occupazione: Livorno e Piombino in tenuta

Tiene l'occupazione nei porti di **Livorno** e Piombino anche se permangono delle criticità sullo stato di salute dell'Agenzia del Lavoro in **Porto**, sulla qualificazione professionale e sulla parità di genere, tema su cui c'è ancora tanta strada da fare. E' questa la fotografia scattata dall'ultimo aggiornamento annuale (2023) del Piano Organico Porti (POP), l'importante documento strategico per realizzare il quale la Port Authority si è avvalsa della collaborazione dell'ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti). I numeri I dati forniti dallo studio - presentati ieri in Commissione Consultiva e oggi ai membri dell'Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione dal Responsabile Osservatorio Logistica e Trasporto merci di ISFORT, Andrea Appetecchia - mettono in evidenza come il numero complessivo dei camalli di **Livorno** e Piombino sia diminuito tra il 2022 e il 2023 di 46 unità, arrivando a un totale di 1767 dipendenti, di cui 1499 operativi (diminuiti di 133 unità) e 268 amministrativi (aumentati invece di 87 unità). Guardando alle dinamiche interne ai singoli scali, lo studio fa osservare come il calo degli operativi in **porto** sia concentrato di più nel **Porto** di **Livorno** (dove la forza lavoro è dimagrita di 101 addetti) che non in quello di Piombino (-32 addetti). Il numero complessivo di addetti del **porto** di **Livorno** ha subito una decisa contrazione soprattutto tra le imprese concessionarie (-59) e, in misura minore tra le imprese portuali autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali (-20 addetti). Nel **porto** di Piombino la forza lavoro è composta nel suo complesso da 272 persone. Rispetto al 2022 è stato registrato un decremento dell'8,4%. Anche in questo caso, al decremento degli operativi, passati tra il 2022 e il 2023 da 271 a 232 persone, ha fatto da contraltare l'aumento degli amministrativi, cresciuti di 7 unità, da 26 a 33 persone. Come già anticipato, la maggior parte delle nuove posizioni registrate nel corso del 2023 riguardano le funzioni amministrative, in particolare nelle imprese ex art. 18, che nel solo **Porto** di **Livorno** sono aumentate del 58% (+80 addetti). "Dal 2019 in poi la flessione dell'organico portuale è stata piuttosto omogenea su tutte le componenti del lavoro portuale, anche a causa dell'evento pandemico COVID-19" si legge nel POP. "Tuttavia, mentre gli addetti amministrativi sembrano aver recuperato nel periodo 2022-2023 la riduzione cumulata dal 2020 al 2022 (con un differenziale positivo di 13 unità tra il 2009 e il 2023), quelli operativi, dopo un timido rimbalzo nel 2022, sembrano aver ripreso la curva discendente (rispetto al 2019 mancano all'appello 82 addetti)". I nuovi approfondimenti Rispetto al POP precedente - nel quale, pure, erano stati segnalati quali punti di debolezza la sovraesposizione della forza lavoro ai rischi associati alla volatilità del traffico, la scarsa qualificazione professionale del pool di



Tiene l'occupazione nei porti di Livorno e Piombino anche se permangono delle criticità sullo stato di salute dell'Agenzia del Lavoro in Porto, sulla qualificazione professionale e sulla parità di genere, tema su cui c'è ancora tanta strada da fare. E' questa la fotografia scattata dall'ultimo aggiornamento annuale (2023) del Piano Organico Porti (POP), l'importante documento strategico per realizzare il quale la Port Authority si è avvalsa della collaborazione dell'ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti). I numeri I dati forniti dallo studio - presentati ieri in Commissione Consultiva e oggi ai membri dell'Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione dal Responsabile Osservatorio Logistica e Trasporto merci di ISFORT, Andrea Appetecchia - mettono in evidenza come il numero complessivo dei camalli di Livorno e Piombino sia diminuito tra il 2022 e il 2023 di 46 unità, arrivando a un totale di 1767 dipendenti, di cui 1499 operativi (diminuiti di 133 unità) e 268 amministrativi (aumentati invece di 87 unità). Guardando alle dinamiche interne ai singoli scali, lo studio fa osservare come il calo degli operativi in porto sia concentrato di più nel Porto di Livorno (dove la forza lavoro è dimagrita di 101 addetti) che non in quello di Piombino (-32 addetti). Il numero complessivo di addetti del porto di Livorno ha subito una decisa contrazione soprattutto tra le imprese concessionarie (-59) e, in misura minore tra le imprese portuali autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali (-20 addetti). Nel porto di Piombino la forza lavoro è composta nel suo complesso da 272 persone. Rispetto al 2022 è stato registrato un decremento dell'8,4%. Anche in questo caso, al decremento degli operativi, passati tra il 2022 e il 2023 da 271 a 232 persone, ha fatto da contraltare l'aumento degli amministrativi, cresciuti di 7 unità, da 26 a 33 persone. Come già anticipato, la maggior parte delle nuove posizioni registrate nel corso del 2023 riguardano le funzioni amministrative, in particolare nelle imprese ex art. 18, che nel solo Porto di Livorno sono aumentate del 58% (+80 addetti). "Dal

## Il Nautilus

### Livorno

---

manodopera chiamato alla fornitura di lavoro temporaneo e la sua particolare fragilità in presenza di un'ampia forza lavoro disponibile presso le altre imprese portuali, impiegate con funzioni analoghe a quelle svolte dal pool, ma con costi più bassi - il documento fa un ulteriore passo in avanti, andando ad approfondire le dinamiche del lavoro portuali all'interno degli scali portuali. Quattro i focus presi in considerazione: il contributo del lavoro femminile, la questione dell'anzianità anagrafica del personale, l'analisi delle mansioni in **porto**, il tema delle inabilità. La parità di genere In ordine al tema della parità di genere, lo studio sottolinea come nel solo **porto** di **Livorno** la quota complessiva del lavoro femminile si attesti oggi attorno all'11% del totale. Se i lavoratori maschi sono complessivamente 1356, le lavoratrici sono 163. Si tratta di un valore percentuale particolarmente basso se si considera che le donne lavoratrici rappresentano, in media, oltre il 42% degli occupati del Paese. La quota delle lavoratrici si assottiglia ulteriormente se si circoscrive l'analisi alle sole attività operative, nelle quali le donne rappresentano il 6% (78) rispetto ai 1.182 maschi (94%). Per quanto riguarda le mansioni strettamente amministrative la quota di donne occupate è decisamente più robusta, anche se si tratta di un universo molto più contenuto (252 addetti) rispetto a quello delle attività operative (1.272 addetti). Tuttavia la quota femminile in questo settore sale al 37% avvicinandosi alla media nazionale del 42%. Molto più contenuta è la presenza femminile nel lavoro portuale nello scalo di Piombino dove sono presenti solo 7 donne, due impegnate in banchina e cinque nelle attività amministrative. Spostando l'attenzione infine sulle prospettive di assunzione si può notare che, per quanto riguarda la ripartizione del lavoro per generi, nel prossimo triennio la predominanza maschile sarà ulteriormente consolidata poiché, nel caso di **Livorno**, le aziende prevedono l'assunzione di 62 uomini e di sole 4 donne, mentre nel **porto** di Piombino si stima di assumere nel medesimo periodo 18 uomini e nessuna donna. L'anzianità anagrafica Lo studio evidenzia poi come ad oggi poco meno di un lavoratore su 10 che opera nei porti dell'AdSP MTS abbia più di 60 anni d'età. In particolare nel **Porto** di **Livorno** sono 124 su 1.492, mentre in quello di Piombino sono 28 su 267. Il problema più rilevante che riguarda i lavoratori over 60 è rappresentato dal fatto che oltre la metà di questi è ancora oggi impiegato in attività usuranti, ovvero sia in tutte quelle mansioni che riguardano la movimentazione di mezzi e di merci sulle banchine (rallista, addetto allo sbarco, smarcatore, gruista, ecc..). Lo stesso fenomeno si rileva nel contesto di Piombino dove il peso degli over 60 sale oltre il 15%, ed anche in questo caso circa tre quarti di essi è impegnato in attività operative usuranti. In estrema sintesi, il numero di addetti operativi (operai specializzati e generici) over 60 è di 21 addetti su 28 complessivi nel **porto** di Piombino (75%) e di 73 su 124 nel **Porto** di **Livorno**. Le mansioni lavorative L'analisi delle mansioni lavorative offre poi un altro importante scorcio sull'organizzazione del lavoro in **porto**. Ad oggi sette mansioni principali assorbono più di due terzi della forza lavoro (il 69,3% del totale) e sono legate alle attività operative di carico e scarico della nave (coordinatore/capo

## Il Nautilus

### Livorno

---

turno, gruista rallista polivalente, carrellista, addetto operazioni sbarco, addetto operazioni rizzaggio). Lo svolgimento di tali mansioni richiede, nel 44% dei casi, un operaio specializzato (Coordinatore/Capo Turno, Gruista e Rallista Polivalenti), mentre per tutte le altre mansioni (25,3%) è sufficiente un operaio generico. Le figure impiegate rappresentano una quota decisamente più contenuta rispetto agli operativi, attestandosi a poco più del 10,5% della forza lavoro complessiva (Impiegati amministrativi, operativi e tecnici). Il restante 20,2% degli addetti si divide tra figure manageriali e con mansioni tecniche specialistiche (Responsabili e tecnici frigoristi, periti, ecc.). La questione delle disabilità Come nei precedenti anni, il POP aggiornato al 2023 ha approfondito il tema delle disabilità prendendo in considerazione non solo le invalidità (totali o parziali) ma anche il complesso dei rischi e degli impedimenti al lavoro (esenzioni, malattie professionali, infortuni, malattie, ecc.) del complesso dei lavoratori. Dallo studio è emerso, tra le altre cose, come la frequenza media delle ipotesi di impedimento sia decisamente superiore tra i dipendenti impiegati presso le imprese portuali ex art. 16 e l'agenzia ex art. 17. La percentuale degli uomini e delle donne con invalidità (o che hanno subito infortuni) presso questi due soggetti rappresenta rispettivamente il 7 e il 9% del totale, mentre nel totale delle imprese la media si abbassa al 5 e al 7%. Altro dato interessante: il numero medio di esenzioni per motivi sanitari è più elevato per le donne che per gli uomini, mentre prendendo in considerazione la frequenza degli infortuni e dei giorni di assenza per infortunio, nelle imprese operative (art.16) hanno ricorrenze doppie rispetto a quelle medie in ambito portuale. La stessa cosa vale per le malattie professionali che ricorrono nel 2% dei casi a livello complessivo e nel 4% dei casi nelle imprese operative. L'art. 17 Il report sottolinea poi come la posizione dell'Agenzia del Lavoro Portuale, autorizzata ai sensi dell'art. 17, comma 5, alla fornitura di lavoro temporaneo all'interno dello scalo di **Livorno**, rimanga piuttosto precaria. I dati critici continuano ad essere rappresentati dalla fragilità del pool di manodopera rispetto al complesso della forza lavoro delle imprese portuali specializzate nell'appalto di porzioni del ciclo operativo, soggetti impiegati con funzioni analoghe a quelle del pool e con cui quest'ultimo entra quindi in diretta competizione. Non è un caso che tra il 2021 e il 2022 il volume degli avviamenti dell'Agenzia sia costantemente diminuito a fronte invece di un'aumento dei turni lavorati dalle imprese ex art.16. Nell'ultimo anno, tuttavia, sia gli avviamenti dell'Agenzia che i turni complessivi delle imprese portuali hanno fatto registrare una netta contrazione rispetto all'anno precedente. Tra le criticità menzionate dal POP figurano poi la modesta gamma di competenze professionali possedute dai membri effettivi del Pool e la consistenza della quota dei dipendenti con inabilità. Si tratta di 16 persone parzialmente o totalmente esentate dallo svolgimento delle operazioni portuali. Le dichiarazioni "Il documento delinea un percorso che dovrà definirsi nei prossimi mesi anche in relazione a un vero e proprio piano intervento sul quale gli impegnare gli uffici nel giro di qualche settimana" ha dichiarato il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, sottolineando di voler arrivare a fine anno con una effettiva riorganizzazione del modello del lavoro portuale, un obiettivo reso ancora più necessario dalle tendenze

## Il Nautilus

Livorno

---

esposte dal Piano Organico Porti. "In questi anni, l'AdSP ha messo a terra una importante attività programmatica per accentuare la funzione di monitoraggio dei turni di lavoro che vengono prodotti dalle imprese portuali e dei volumi di traffico movimentati dalle stesse. Nell'annualità corrente, aumenteremo ulteriormente le attività di controllo, avvalendoci anche degli strumenti informatici messi a punto nell'ambito dello Sportello Unico Amministrativo per l'acquisizione telematica delle comunicazioni che ciascuna impresa autorizzata è tenuta a fornire all'AdSP in merito agli avviamenti del personale dipendente" ha concluso Guerrieri. "Il documento predisposto dall'Area del Lavoro Portuale in collaborazione con ISFORT ci aiuterà a sviluppare i prossimi passaggi valutativi su un tema strategico" ha dichiarato il segretario generale Matteo Paroli. "Occorre studiare per l'Alp un nuovo modello di organizzazione più attinente al modo in cui oggi, a distanza di quasi 30 anni, si è sviluppata la logistica delle merci in transito nel porto".

## Informare

Livorno

### Approvato il bilancio consuntivo 2023 dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale

Lo scorso anno il numero di lavoratori portuali a Livorno e Piombino è diminuito di 46 unità scendendo a 1.767, di cui 1.499 operativi (1.632 nel 2022) e 268 amministrativi (181). Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato il rendiconto di gestione del 2023, esercizio nel corso del quale l'ente ha impegnato per l'ammodernamento dei porti di Livorno, Piombino e dell'Isola d'Elba 121,5 milioni di euro rispetto a spese in conto capitale per investimenti pari a 52,6 milioni nel 2022. Dei fondi investiti nel 2023, 82 milioni di euro sono stati erogati dallo Stato e destinati in quota parte agli interventi per l'elettificazione delle banchine dei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio (76,1 milioni di euro), ai lavori di resecazione del canale di accesso del porto di Livorno, lato Torre del Marzocco (tre milioni a cui si sommano altri 4,3 milioni di risorse proprie dell'ente e 13,5 milioni provenienti da un prestito BEI) e all'acquisizione di un'area all'interno dell'Interporto Vespucci nella quale realizzare il nuovo magazzino del freddo del progetto Livorno Cold Chain (1,3 milioni di euro). L'ente portuale ha invece finanziato con oltre 14 milioni di euro di risorse proprie altri interventi, tra cui i lavori di dragaggio nel porto di Livorno (6,8 milioni). Nel 2023 le entrate correnti sono state pari a 48 milioni di euro (+6,9%), inclusi 26,8 milioni di euro derivanti da tasse portuali e tasse di ancoraggio, con un aumento di quattro milioni sull'anno precedente. Al 31 dicembre del 2023 l'avanzo di amministrazione ha registrato una diminuzione di quasi 50 milioni di euro rispetto all'inizio dell'anno ammontando complessivamente a 99 milioni di euro, di cui 62 utilizzati nel bilancio di previsione 2023 a copertura del finanziamento delle opere previste. In occasione della seduta odierna del Comitato di gestione, inoltre, è stato presentato l'aggiornamento al 2023 del Piano Organico Porti (POP), che è stato realizzato dall'ente portuale in collaborazione con l'ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti) e che evidenzia come nel 2023 il numero di lavoratori portuali sia diminuito di 46 unità scendendo da 1.813 nel 2022 a 1.767, di cui 1.499 operativi (1.632 nel 2022) e 268 amministrativi (181 nel 2022). Lo studio rileva che il calo degli operativi risulta concentrato nel porto di Livorno, dove gli addetti sono diminuiti di 101 unità, piuttosto che non a Piombino, dove la riduzione è stata di 32 addetti. In particolare, il numero complessivo di addetti del porto di Livorno ha subito una decisa contrazione soprattutto tra le imprese concessionarie (-59) e, in misura minore tra le imprese portuali autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali (-20 addetti). Nel corso del 2023 le funzioni amministrative nel porto di Livorno, in particolare nelle imprese ex art. 18, sono aumentate di 80 addetti rispetto ai 155 del 2022. Nel porto di Piombino

Informare
Approvato il bilancio consuntivo 2023 dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale
04/24/2024 18:05

Lo scorso anno il numero di lavoratori portuali a Livorno e Piombino è diminuito di 46 unità scendendo a 1.767, di cui 1.499 operativi (1.632 nel 2022) e 268 amministrativi (181). Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato il rendiconto di gestione del 2023, esercizio nel corso del quale l'ente ha impegnato per l'ammodernamento dei porti di Livorno, Piombino e dell'Isola d'Elba 121,5 milioni di euro rispetto a spese in conto capitale per investimenti pari a 52,6 milioni nel 2022. Dei fondi investiti nel 2023, 82 milioni di euro sono stati erogati dallo Stato e destinati in quota parte agli interventi per l'elettificazione delle banchine dei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio (76,1 milioni di euro), ai lavori di resecazione del canale di accesso del porto di Livorno, lato Torre del Marzocco (tre milioni a cui si sommano altri 4,3 milioni di risorse proprie dell'ente e 13,5 milioni provenienti da un prestito BEI) e all'acquisizione di un'area all'interno dell'Interporto Vespucci nella quale realizzare il nuovo magazzino del freddo del progetto Livorno Cold Chain (1,3 milioni di euro). L'ente portuale ha invece finanziato con oltre 14 milioni di euro di risorse proprie altri interventi, tra cui i lavori di dragaggio nel porto di Livorno (6,8 milioni). Nel 2023 le entrate correnti sono state pari a 48 milioni di euro (+6,9%), inclusi 26,8 milioni di euro derivanti da tasse portuali e tasse di ancoraggio, con un aumento di quattro milioni sull'anno precedente. Al 31 dicembre del 2023 l'avanzo di amministrazione ha registrato una diminuzione di quasi 50 milioni di euro rispetto all'inizio dell'anno ammontando complessivamente a 99 milioni di euro, di cui 62 utilizzati nel bilancio di previsione 2023 a copertura del finanziamento delle opere previste. In occasione della seduta odierna del Comitato di gestione, inoltre, è stato presentato l'aggiornamento al 2023 del Piano Organico Porti (POP), che è stato realizzato dall'ente portuale in collaborazione con l'ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti) e che evidenzia come nel 2023 il numero di lavoratori portuali sia diminuito di 46 unità scendendo da 1.813 nel 2022 a 1.767, di cui 1.499 operativi (1.632 nel 2022) e 268 amministrativi (181 nel 2022). Lo studio rileva che il calo degli operativi risulta concentrato nel porto di Livorno, dove gli addetti sono diminuiti di 101 unità, piuttosto che non a Piombino, dove la riduzione è stata di 32 addetti. In particolare, il numero complessivo di addetti del porto di Livorno ha subito una decisa contrazione soprattutto tra le imprese concessionarie (-59) e, in misura minore tra le imprese portuali autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali (-20 addetti). Nel corso del 2023 le funzioni amministrative nel porto di Livorno, in particolare nelle imprese ex art. 18, sono aumentate di 80 addetti rispetto ai 155 del 2022. Nel porto di Piombino la forza lavoro è composta nel complesso da 272 persone, con un calo del -8,4% rispetto al 2022 derivante, anche in questo caso, dal decremento degli operativi, passati tra il 2022 e il 2023 da 271 a

## Informare

### Livorno

---

la forza lavoro è composta nel complesso da 272 persone, con un calo del -8,4% rispetto al 2022 derivante, anche in questo caso, dal decremento degli operativi, passati tra il 2022 e il 2023 da 271 a 232 persone, mentre gli amministrativi sono cresciuti di sette unità, da 26 a 33 persone. «Dal 2019 in poi - spiega il Piano Organico Porti - la flessione dell'organico portuale è stata piuttosto omogenea su tutte le componenti del lavoro portuale, anche a causa dell'evento pandemico Covid-19. Tuttavia, mentre gli addetti amministrativi sembrano aver recuperato nel periodo 2022-2023 la riduzione cumulata dal 2020 al 2022 (con un differenziale positivo di 13 unità tra il 2009 e il 2023), quelli operativi, dopo un timido rimbalzo nel 2022, sembrano aver ripreso la curva discendente (rispetto al 2019 mancano all'appello 82 addetti)». Tra i vari approfondimenti, il POT analizza le mansioni lavorative specificando che ad oggi sette mansioni principali assorbono più di due terzi della forza lavoro (il 69,3% del totale) e sono legate alle attività operative di carico e scarico della nave (coordinatore/capo turno, gruista rallista polivalente, carrellista, addetto operazioni sbarco, addetto operazioni rizzaggio). Lo svolgimento di tali mansioni richiede, nel 44% dei casi, un operaio specializzato (coordinatore/capo turno, gruista e rallista polivalenti), mentre per tutte le altre mansioni (25,3%) è sufficiente un operaio generico. Le figure impiegate rappresentano una quota decisamente più contenuta rispetto agli operativi, attestandosi a poco più del 10,5% della forza lavoro complessiva (impiegati amministrativi, operativi e tecnici). Il restante 20,2% degli addetti si divide tra figure manageriali e con mansioni tecniche specialistiche (responsabili e tecnici frigoristi, periti, ecc.). Il Piano Organico Porti sottolinea poi come la posizione dell'Agenzia del Lavoro Portuale, autorizzata ai sensi dell'art. 17, comma 5, alla fornitura di lavoro temporaneo all'interno dello scalo di **Livorno**, rimanga piuttosto precaria. I dati critici continuano ad essere rappresentati dalla fragilità del pool di manodopera rispetto al complesso della forza lavoro delle imprese portuali specializzate nell'appalto di porzioni del ciclo operativo, soggetti impiegati con funzioni analoghe a quelle del pool e con cui quest'ultimo entra quindi in diretta competizione. A tal proposito, il documento osserva che tra il 2021 e il 2022 il volume degli avviamenti dell'Agenzia è costantemente diminuito a fronte invece di un aumento dei turni lavorati dalle imprese ex art.16. Nell'ultimo anno, tuttavia, sia gli avviamenti dell'Agenzia che i turni complessivi delle imprese portuali hanno fatto registrare una netta contrazione rispetto all'anno precedente.

# Informatore Navale

Livorno

## Occupazione, Livorno e Piombino in tenuta

Tiene l'occupazione nei porti di **Livorno** e Piombino anche se permangono delle criticità sullo stato di salute dell'Agenzia del Lavoro in **Porto**, sulla qualificazione professionale e sulla parità di genere, tema su cui c'è ancora tanta strada da fare. È questa la fotografia scattata dall'ultimo aggiornamento annuale (2023) del Piano Organico Porti (POP), l'importante documento strategico per realizzare il quale la Port Authority si è avvalsa della collaborazione dell'ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti). I numeri I dati forniti dallo studio - presentati ieri in Commissione Consultiva e oggi ai membri dell'Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione dal Responsabile Osservatorio Logistica e Trasporto merci di ISFORT, Andrea Appetecchia - mettono in evidenza come il numero complessivo dei camalli di **Livorno** e Piombino sia diminuito tra il 2022 e il 2023 di 46 unità, arrivando a un totale di 1767 dipendenti, di cui 1499 operativi (diminuiti di 133 unità) e 268 amministrativi (aumentati invece di 87 unità). Guardando alle dinamiche interne ai singoli scali, lo studio fa osservare come il calo degli operativi in **porto** sia concentrato di più nel **Porto** di **Livorno** (dove la forza lavoro è dimagrita di 101 addetti) che non in quello di Piombino (-32 addetti). Il numero complessivo di addetti del **porto** di **Livorno** ha subito una decisa contrazione soprattutto tra le imprese concessionarie (-59) e, in misura minore tra le imprese portuali autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali (-20 addetti). Nel **porto** di Piombino la forza lavoro è composta nel suo complesso da 272 persone. Rispetto al 2022 è stato registrato un decremento dell'8,4%. Anche in questo caso, al decremento degli operativi, passati tra il 2022 e il 2023 da 271 a 232 persone, ha fatto da contraltare l'aumento degli amministrativi, cresciuti di 7 unità, da 26 a 33 persone. Come già anticipato, la maggior parte delle nuove posizioni registrate nel corso del 2023 riguardano le funzioni amministrative, in particolare nelle imprese ex art. 18, che nel solo **Porto** di **Livorno** sono aumentate del 58% (+80 addetti). "Dal 2019 in poi la flessione dell'organico portuale è stata piuttosto omogenea su tutte le componenti del lavoro portuale, anche a causa dell'evento pandemico COVID-19 si legge nel POP. "Tuttavia, mentre gli addetti amministrativi sembrano aver recuperato nel periodo 2022-2023 la riduzione cumulata dal 2020 al 2022 (con un differenziale positivo di 13 unità tra il 2009 e il 2023), quelli operativi, dopo un timido rimbalzo nel 2022, sembrano aver ripreso la curva discendente (rispetto al 2019 mancano all'appello 82 addetti)". I nuovi approfondimenti Rispetto al POP precedente - nel quale, pure, erano stati segnalati quali punti di debolezza la sovraesposizione della forza lavoro ai rischi associati alla volatilità del traffico, la scarsa qualificazione professionale del pool di manodopera

Informatore Navale	
Occupazione, Livorno e Piombino in tenuta	
04/24/2024 19:39	
<p>Tiene l'occupazione nei porti di Livorno e Piombino anche se permangono delle criticità sullo stato di salute dell'Agenzia del Lavoro in Porto, sulla qualificazione professionale e sulla parità di genere, tema su cui c'è ancora tanta strada da fare. È questa la fotografia scattata dall'ultimo aggiornamento annuale (2023) del Piano Organico Porti (POP), l'importante documento strategico per realizzare il quale la Port Authority si è avvalsa della collaborazione dell'ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti). I numeri I dati forniti dallo studio - presentati ieri in Commissione Consultiva e oggi ai membri dell'Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione dal Responsabile Osservatorio Logistica e Trasporto merci di ISFORT, Andrea Appetecchia - mettono in evidenza come il numero complessivo dei camalli di Livorno e Piombino sia diminuito tra il 2022 e il 2023 di 46 unità, arrivando a un totale di 1767 dipendenti, di cui 1499 operativi (diminuiti di 133 unità) e 268 amministrativi (aumentati invece di 87 unità). Guardando alle dinamiche interne ai singoli scali, lo studio fa osservare come il calo degli operativi in porto sia concentrato di più nel Porto di Livorno (dove la forza lavoro è dimagrita di 101 addetti) che non in quello di Piombino (-32 addetti). Il numero complessivo di addetti del porto di Livorno ha subito una decisa contrazione soprattutto tra le imprese concessionarie (-59) e, in misura minore tra le imprese portuali autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali (-20 addetti). Nel porto di Piombino la forza lavoro è composta nel suo complesso da 272 persone. Rispetto al 2022 è stato registrato un decremento dell'8,4%. Anche in questo caso, al decremento degli operativi, passati tra il 2022 e il 2023 da 271 a 232 persone, ha fatto da contraltare l'aumento degli amministrativi, cresciuti di 7 unità, da 26 a 33 persone. Come già anticipato, la maggior parte delle nuove posizioni registrate nel corso del 2023 riguardano le funzioni amministrative, in particolare nelle imprese ex art. 18, che nel solo Porto di Livorno sono aumentate del 58% (+80 addetti). "Dal 2019 in poi la flessione dell'organico portuale è stata piuttosto omogenea su tutte le componenti del lavoro portuale, anche a causa dell'evento pandemico COVID-19 si legge nel POP. "Tuttavia, mentre gli addetti amministrativi sembrano aver recuperato nel periodo 2022-2023 la riduzione cumulata dal 2020 al 2022 (con un differenziale positivo di 13 unità tra il 2009 e il 2023), quelli operativi, dopo un timido rimbalzo nel 2022, sembrano aver ripreso la curva discendente (rispetto al 2019 mancano all'appello 82 addetti)". I nuovi approfondimenti Rispetto al POP precedente - nel quale, pure, erano stati segnalati quali punti di debolezza la sovraesposizione della forza lavoro ai rischi associati alla volatilità del traffico, la scarsa qualificazione professionale del pool di manodopera chiamato alla fornitura di lavoro temporaneo e la sua particolare fragilità in presenza di un'ampia forza lavoro disponibile presso le altre imprese portuali, impiegate con funzioni analoghe a quelle svolte dal pool, ma con costi più bassi - il documento fa un ulteriore passo</p>	

## Informatore Navale

Livorno

---

chiamato alla fornitura di lavoro temporaneo e la sua particolare fragilità in presenza di un'ampia forza lavoro disponibile presso le altre imprese portuali, impiegate con funzioni analoghe a quelle svolte dal pool, ma con costi più bassi - il documento fa un ulteriore passo in avanti, andando ad approfondire le dinamiche del lavoro portuali all'interno degli scali portuali. Quattro i focus presi in considerazione: il contributo del lavoro femminile, la questione dell'anzianità anagrafica del personale, l'analisi delle mansioni in porto, il tema delle inabilità. La parità di genere In ordine al tema della parità di genere, lo studio sottolinea come nel solo porto di Livorno la quota complessiva del lavoro femminile si attesti oggi attorno all'11% del totale. Se i lavoratori maschi sono complessivamente 1356, le lavoratrici sono 163. Si tratta di un valore percentuale particolarmente basso se si considera che le donne lavoratrici rappresentano, in media, oltre il 42% degli occupati del Paese. La quota delle lavoratrici si assottiglia ulteriormente se si circoscrive l'analisi alle sole attività operative, nelle quali le donne rappresentano il 6% (78) rispetto ai 1.182 maschi (94%). Per quanto riguarda le mansioni strettamente amministrative la quota di donne occupate è decisamente più robusta, anche se si tratta di un universo molto più contenuto (252 addetti) rispetto a quello delle attività operative (1.272 addetti). Tuttavia la quota femminile in questo settore sale al 37% avvicinandosi alla media nazionale del 42%. Molto più contenuta è la presenza femminile nel lavoro portuale nello scalo di Piombino dove sono presenti solo 7 donne, due impegnate in banchina e cinque nelle attività amministrative. Spostando l'attenzione infine sulle prospettive di assunzione si può notare che, per quanto riguarda la ripartizione del lavoro per generi, nel prossimo triennio la predominanza maschile sarà ulteriormente consolidata poiché, nel caso di Livorno, le aziende prevedono l'assunzione di 62 uomini e di sole 4 donne, mentre nel porto di Piombino si stima di assumere nel medesimo periodo 18 uomini e nessuna donna. L'anzianità anagrafica Lo studio evidenzia poi come ad oggi poco meno di un lavoratore su 10 che opera nei porti dell'AdSP MTS abbia più di 60 anni d'età. In particolare nel Porto di Livorno sono 124 su 1.492, mentre in quello di Piombino sono 28 su 267. Il problema più rilevante che riguarda i lavoratori over 60 è rappresentato dal fatto che oltre la metà di questi è ancora oggi impiegato in attività usuranti, ovvero sia in tutte quelle mansioni che riguardano la movimentazione di mezzi e di merci sulle banchine (rallista, addetto allo sbarco, smarcatore, gruista, ecc..). Lo stesso fenomeno si rileva nel contesto di Piombino dove il peso degli over 60 sale oltre il 15%, ed anche in questo caso circa tre quarti di essi è impegnato in attività operative usuranti. In estrema sintesi, il numero di addetti operativi (operai specializzati e generici) over 60 è di 21 addetti su 28 complessivi nel porto di Piombino (75%) e di 73 su 124 nel Porto di Livorno. Le mansioni lavorative L'analisi delle mansioni lavorative offre poi un altro importante scorcio sull'organizzazione del lavoro in porto. Ad oggi sette mansioni principali assorbono più di due terzi della forza lavoro (il 69,3% del totale) e sono legate alle attività operative di carico e scarico della nave (coordinatore/capo turno, gruista rallista polivalente,

## Informatore Navale

Livorno

---

carrellista, addetto operazioni sbarco, addetto operazioni rizzaggio). Lo svolgimento di tali mansioni richiede, nel 44% dei casi, un operaio specializzato (Coordinatore/Capo Turno, Gruista e Rallista Polivalenti), mentre per tutte le altre mansioni (25,3%) è sufficiente un operaio generico. Le figure impiegate rappresentano una quota decisamente più contenuta rispetto agli operativi, attestandosi a poco più del 10,5% della forza lavoro complessiva (Impiegati amministrativi, operativi e tecnici). Il restante 20,2% degli addetti si divide tra figure manageriali e con mansioni tecniche specialistiche (Responsabili e tecnici frigoristi, periti, ecc.). La questione delle disabilità. Come nei precedenti anni, il POP aggiornato al 2023 ha approfondito il tema delle disabilità prendendo in considerazione non solo le invalidità (totali o parziali) ma anche il complesso dei rischi e degli impedimenti al lavoro (esenzioni, malattie professionali, infortuni, malattie, ecc.) del complesso dei lavoratori. Dallo studio è emerso, tra le altre cose, come la frequenza media delle ipotesi di impedimento sia decisamente superiore tra i dipendenti impiegati presso le imprese portuali ex art. 16 e l'agenzia ex art. 17. La percentuale degli uomini e delle donne con invalidità (o che hanno subito infortuni) presso questi due soggetti rappresenta rispettivamente il 7 e il 9% del totale, mentre nel totale delle imprese la media si abbassa al 5 e al 7%. Altro dato interessante: il numero medio di esenzioni per motivi sanitari è più elevato per le donne che per gli uomini, mentre prendendo in considerazione la frequenza degli infortuni e dei giorni di assenza per infortunio, nelle imprese operative (art.16) hanno ricorrenze doppie rispetto a quelle medie in ambito portuale. La stessa cosa vale per le malattie professionali che ricorrono nel 2% dei casi a livello complessivo e nel 4% dei casi nelle imprese operative. L'art. 17 Il report sottolinea poi come la posizione dell'Agenzia del Lavoro Portuale, autorizzata ai sensi dell'art. 17, comma 5, alla fornitura di lavoro temporaneo all'interno dello scalo di **Livorno**, rimanga piuttosto precaria. I dati critici continuano ad essere rappresentati dalla fragilità del pool di manodopera rispetto al complesso della forza lavoro delle imprese portuali specializzate nell'appalto di porzioni del ciclo operativo, soggetti impiegati con funzioni analoghe a quelle del pool e con cui quest'ultimo entra quindi in diretta competizione. Non è un caso che tra il 2021 e il 2022 il volume degli avviamenti dell'Agenzia sia costantemente diminuito a fronte invece di un'aumento dei turni lavorati dalle imprese ex art.16. Nell'ultimo anno, tuttavia, sia gli avviamenti dell'Agenzia che i turni complessivi delle imprese portuali hanno fatto registrare una netta contrazione rispetto all'anno precedente. Tra le criticità menzionate dal POP figurano poi la modesta gamma di competenze professionali possedute dai membri effettivi del Pool e la consistenza della quota dei dipendenti con inabilità. Si tratta di 16 persone parzialmente o totalmente esentate dallo svolgimento delle operazioni portuali. Le dichiarazioni "Il documento delinea un percorso che dovrà definirsi nei prossimi mesi anche in relazione a un vero e proprio piano intervento sul quale gli impegnare gli uffici nel giro di qualche settimana" ha dichiarato il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, sottolineando di voler arrivare a fine anno con una effettiva riorganizzazione del modello del lavoro portuale, un obiettivo reso ancora più necessario dalle tendenze

## Informatore Navale

Livorno

---

esposte dal Piano Organico Porti. "In questi anni, l'AdSP ha messo a terra una importante attività programmatica per accentuare la funzione di monitoraggio dei turni di lavoro che vengono prodotti dalle imprese portuali e dei volumi di traffico movimentati dalle stesse. Nell'annualità corrente, aumenteremo ulteriormente le attività di controllo, avvalendoci anche degli strumenti informatici messi a punto nell'ambito dello Sportello Unico Amministrativo per l'acquisizione telematica delle comunicazioni che ciascuna impresa autorizzata è tenuta a fornire all'AdSP in merito agli avviamenti del personale dipendente" ha concluso Guerrieri. "Il documento predisposto dall'Area del Lavoro Portuale in collaborazione con ISFORT ci aiuterà a sviluppare i prossimi passaggi valutativi su un tema strategico" ha dichiarato il segretario generale Matteo Paroli. "Occorre studiare per l'Alp un nuovo modello di organizzazione più attinente al modo in cui oggi, a distanza di quasi 30 anni, si è sviluppata la logistica delle merci in transito nel porto.

## Informazioni Marittime

Livorno

### Speciale | Porto di Livorno, l'occupazione tiene (per ora)

L'ultimo aggiornamento del Piano organico dei porti vede il numero dei camalli e dei dipendenti delle imprese concessionarie in calo, ma non con tassi preoccupanti. Tiene l'occupazione nei porti di **Livorno** e Piombino, anche se permangono delle criticità sullo stato di salute dell'Agenzia del Lavoro in **Porto**, sulla qualificazione professionale e sulla parità di genere, tema su cui c'è ancora tanta strada da fare. È la fotografia scattata dall'ultimo aggiornamento annuale (2023) del Piano Organico Porti (POP), l'importante documento strategico per realizzare il quale l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale si è avvalsa della collaborazione dell'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (Isfort). I numeri I dati forniti dallo studio - presentati ieri in Commissione Consultiva e oggi ai membri dell'Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione dal Responsabile Osservatorio Logistica e Trasporto merci di ISFORT, Andrea Appetecchia - mettono in evidenza come il numero complessivo dei camalli di **Livorno** e Piombino sia diminuito tra il 2022 e il 2023 di 46 unità, arrivando a un totale di 1,767 dipendenti, di cui 1499 operativi (diminuiti di 133 unità) e 268 amministrativi (aumentati invece di 87 unità). Guardando alle dinamiche interne ai singoli scali, lo studio fa osservare come il calo degli operativi in **porto** sia concentrato di più nel **porto** di **Livorno** (dove la forza lavoro è dimagrita di 101 addetti) che non in quello di Piombino (-32 addetti). Il numero complessivo di addetti del **porto** di **Livorno** ha subito una decisa contrazione soprattutto tra le imprese concessionarie (-59) e, in misura minore tra le imprese portuali autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali (-20 addetti). Nel **porto** di Piombino la forza lavoro è composta nel suo complesso da 272 persone. Rispetto al 2022 è stato registrato un decremento dell'8,4%. Anche in questo caso, al decremento degli operativi, passati tra il 2022 e il 2023 da 271 a 232 persone, ha fatto da contraltare l'aumento degli amministrativi, cresciuti di 7 unità, da 26 a 33 persone. Come già anticipato, la maggior parte delle nuove posizioni registrate nel corso del 2023 riguardano le funzioni amministrative, in particolare nelle imprese ex art. 18, che nel solo **Porto** di **Livorno** sono aumentate del 58% (+80 addetti). "Dal 2019 in poi la flessione dell'organico portuale è stata piuttosto omogenea su tutte le componenti del lavoro portuale, anche a causa dell'evento pandemico COVID-19" si legge nel POP. "Tuttavia, mentre gli addetti amministrativi sembrano aver recuperato nel periodo 2022-2023 la riduzione cumulata dal 2020 al 2022 (con un differenziale positivo di 13 unità tra il 2009 e il 2023), quelli operativi, dopo un timido rimbalzo nel 2022, sembrano aver ripreso la curva discendente (rispetto al 2019 mancano all'appello 82 addetti)". I nuovi approfondimenti Rispetto al POP precedente - nel quale, pure, erano stati segnalati quali punti di debolezza la sovraesposizione della forza lavoro



04/24/2024 18:10

L'ultimo aggiornamento del Piano organico dei porti vede il numero dei camalli e dei dipendenti delle imprese concessionarie in calo, ma non con tassi preoccupanti. Tiene l'occupazione nei porti di Livorno e Piombino, anche se permangono delle criticità sullo stato di salute dell'Agenzia del Lavoro in Porto, sulla qualificazione professionale e sulla parità di genere, tema su cui c'è ancora tanta strada da fare. È la fotografia scattata dall'ultimo aggiornamento annuale (2023) del Piano Organico Porti (POP), l'importante documento strategico per realizzare il quale l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale si è avvalsa della collaborazione dell'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (Isfort). I numeri I dati forniti dallo studio - presentati ieri in Commissione Consultiva e oggi ai membri dell'Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione dal Responsabile Osservatorio Logistica e Trasporto merci di ISFORT, Andrea Appetecchia - mettono in evidenza come il numero complessivo dei camalli di Livorno e Piombino sia diminuito tra il 2022 e il 2023 di 46 unità, arrivando a un totale di 1,767 dipendenti, di cui 1499 operativi (diminuiti di 133 unità) e 268 amministrativi (aumentati invece di 87 unità). Guardando alle dinamiche interne ai singoli scali, lo studio fa osservare come il calo degli operativi in porto sia concentrato di più nel porto di Livorno (dove la forza lavoro è dimagrita di 101 addetti) che non in quello di Piombino (-32 addetti). Il numero complessivo di addetti del porto di Livorno ha subito una decisa contrazione soprattutto tra le imprese concessionarie (-59) e, in misura minore tra le imprese portuali autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali (-20 addetti). Nel porto di Piombino la forza lavoro è composta nel suo complesso da 272 persone. Rispetto al 2022 è stato registrato un decremento dell'8,4%. Anche in questo caso, al decremento degli operativi, passati tra il 2022 e il 2023 da 271 a 232 persone, ha fatto da contraltare l'aumento degli amministrativi, cresciuti di 7 unità, da 26 a 33 persone. Come già anticipato, la

## Informazioni Marittime

### Livorno

---

ai rischi associati alla volatilità del traffico, la scarsa qualificazione professionale del pool di manodopera chiamato alla fornitura di lavoro temporaneo e la sua particolare fragilità in presenza di un'ampia forza lavoro disponibile presso le altre imprese portuali, impiegate con funzioni analoghe a quelle svolte dal pool, ma con costi più bassi - il documento fa un ulteriore passo in avanti, andando ad approfondire le dinamiche del lavoro portuali all'interno degli scali portuali. Quattro i focus presi in considerazione: il contributo del lavoro femminile, la questione dell'anzianità anagrafica del personale, l'analisi delle mansioni in **porto**, il tema delle inabilità. La parità di genere In ordine al tema della parità di genere, lo studio sottolinea come nel solo **porto** di **Livorno** la quota complessiva del lavoro femminile si attesti oggi attorno all'11% del totale. Se i lavoratori maschi sono complessivamente 1356, le lavoratrici sono 163. Si tratta di un valore percentuale particolarmente basso se si considera che le donne lavoratrici rappresentano, in media, oltre il 42% degli occupati del Paese. La quota delle lavoratrici si assottiglia ulteriormente se si circoscrive l'analisi alle sole attività operative, nelle quali le donne rappresentano il 6% (78) rispetto ai 1.182 maschi (94%). Per quanto riguarda le mansioni strettamente amministrative la quota di donne occupate è decisamente più robusta, anche se si tratta di un universo molto più contenuto (252 addetti) rispetto a quello delle attività operative (1.272 addetti). Tuttavia la quota femminile in questo settore sale al 37% avvicinandosi alla media nazionale del 42%. Molto più contenuta è la presenza femminile nel lavoro portuale nello scalo di Piombino dove sono presenti solo 7 donne, due impegnate in banchina e cinque nelle attività amministrative. Spostando l'attenzione infine sulle prospettive di assunzione si può notare che, per quanto riguarda la ripartizione del lavoro per generi, nel prossimo triennio la predominanza maschile sarà ulteriormente consolidata poiché, nel caso di **Livorno**, le aziende prevedono l'assunzione di 62 uomini e di sole 4 donne, mentre nel **porto** di Piombino si stima di assumere nel medesimo periodo 18 uomini e nessuna donna. L'anzianità anagrafica Lo studio evidenzia poi come ad oggi poco meno di un lavoratore su 10 che opera nei porti dell'AdSP MTS abbia più di 60 anni d'età. In particolare nel **Porto** di **Livorno** sono 124 su 1.492, mentre in quello di Piombino sono 28 su 267. Il problema più rilevante che riguarda i lavoratori over 60 è rappresentato dal fatto che oltre la metà di questi è ancora oggi impiegato in attività usuranti, ovverosia in tutte quelle mansioni che riguardano la movimentazione di mezzi e di merci sulle banchine (rallista, addetto allo sbarco, smarcatore, gruista, ecc..). Lo stesso fenomeno si rileva nel contesto di Piombino dove il peso degli over 60 sale oltre il 15%, ed anche in questo caso circa tre quarti di essi è impegnato in attività operative usuranti. In estrema sintesi, il numero di addetti operativi (operai specializzati e generici) over 60 è di 21 addetti su 28 complessivi nel **porto** di Piombino (75%) e di 73 su 124 nel **Porto** di **Livorno**. Le mansioni lavorative L'analisi delle mansioni lavorative offre poi un altro importante scorcio sull'organizzazione del lavoro in **porto**. Ad oggi sette mansioni principali assorbono più di due terzi della forza lavoro (il 69,3% del totale) e sono legate alle attività operative di carico e scarico

## Informazioni Marittime

### Livorno

---

della nave (coordinatore/capo turno, gruista rallista polivalente, carrellista, addetto operazioni sbarco, addetto operazioni rizzaggio). Lo svolgimento di tali mansioni richiede, nel 44% dei casi, un operaio specializzato (Coordinatore/Capo Turno, Gruista e Rallista Polivalenti), mentre per tutte le altre mansioni (25,3%) è sufficiente un operaio generico. Le figure impiegate rappresentano una quota decisamente più contenuta rispetto agli operativi, attestandosi a poco più del 10,5% della forza lavoro complessiva (Impiegati amministrativi, operativi e tecnici). Il restante 20,2% degli addetti si divide tra figure manageriali e con mansioni tecniche specialistiche (Responsabili e tecnici frigoristi, periti, ecc.). La questione delle disabilità. Come nei precedenti anni, il POP aggiornato al 2023 ha approfondito il tema delle disabilità prendendo in considerazione non solo le invalidità (totali o parziali) ma anche il complesso dei rischi e degli impedimenti al lavoro (esenzioni, malattie professionali, infortuni, malattie, ecc.) del complesso dei lavoratori. Dallo studio è emerso, tra le altre cose, come la frequenza media delle ipotesi di impedimento sia decisamente superiore tra i dipendenti impiegati presso le imprese portuali ex art. 16 e l'agenzia ex art. 17. La percentuale degli uomini e delle donne con invalidità (o che hanno subito infortuni) presso questi due soggetti rappresenta rispettivamente il 7 e il 9% del totale, mentre nel totale delle imprese la media si abbassa al 5 e al 7%. Altro dato interessante: il numero medio di esenzioni per motivi sanitari è più elevato per le donne che per gli uomini, mentre prendendo in considerazione la frequenza degli infortuni e dei giorni di assenza per infortunio, nelle imprese operative (art.16) hanno ricorrenze doppie rispetto a quelle medie in ambito portuale. La stessa cosa vale per le malattie professionali che ricorrono nel 2% dei casi a livello complessivo e nel 4% dei casi nelle imprese operative. L'art. 17 Il report sottolinea poi come la posizione dell'Agenzia del Lavoro Portuale, autorizzata ai sensi dell'art. 17, comma 5, alla fornitura di lavoro temporaneo all'interno dello scalo di **Livorno**, rimanga piuttosto precaria. I dati critici continuano ad essere rappresentati dalla fragilità del pool di manodopera rispetto al complesso della forza lavoro delle imprese portuali specializzate nell'appalto di porzioni del ciclo operativo, soggetti impiegati con funzioni analoghe a quelle del pool e con cui quest'ultimo entra quindi in diretta competizione. Non è un caso che tra il 2021 e il 2022 il volume degli avviamenti dell'Agenzia sia costantemente diminuito a fronte invece di un'aumento dei turni lavorati dalle imprese ex art.16. Nell'ultimo anno, tuttavia, sia gli avviamenti dell'Agenzia che i turni complessivi delle imprese portuali hanno fatto registrare una netta contrazione rispetto all'anno precedente. Tra le criticità menzionate dal POP figurano poi la modesta gamma di competenze professionali possedute dai membri effettivi del Pool e la consistenza della quota dei dipendenti con inabilità. Si tratta di 16 persone parzialmente o totalmente esentate dallo svolgimento delle operazioni portuali. Le dichiarazioni "Il documento delinea un percorso che dovrà definirsi nei prossimi mesi anche in relazione a un vero e proprio piano intervento sul quale gli impegnare gli uffici nel giro di qualche settimana" ha dichiarato il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, sottolineando di voler arrivare a fine anno con una effettiva riorganizzazione del modello

## Informazioni Marittime

### Livorno

---

del lavoro portuale, un obiettivo reso ancora più necessario dalle tendenze esposte dal Piano Organico Porti. "In questi anni, l'AdSP ha messo a terra una importante attività programmatica per accentuare la funzione di monitoraggio dei turni di lavoro che vengono prodotti dalle imprese portuali e dei volumi di traffico movimentati dalle stesse. Nell'annualità corrente, aumenteremo ulteriormente le attività di controllo, avvalendoci anche degli strumenti informatici messi a punto nell'ambito dello Sportello Unico Amministrativo per l'acquisizione telematica delle comunicazioni che ciascuna impresa autorizzata è tenuta a fornire all'AdSP in merito agli avviamenti del personale dipendente" ha concluso Guerrieri. "Il documento predisposto dall'Area del Lavoro Portuale in collaborazione con ISFORT ci aiuterà a sviluppare i prossimi passaggi valutativi su un tema strategico" ha dichiarato il segretario generale Matteo Paroli. "Occorre studiare per l'Alp un nuovo modello di organizzazione più attinente al modo in cui oggi, a distanza di quasi 30 anni, si è sviluppata la logistica delle merci in transito nel **porto**". Condividi Tag **livorno** lavoro Articoli correlati.

## Drive your Future, Automar recluta 80 autisti

La società del gruppo Grimaldi, numero uno nel settore dell'automotive, nel pomeriggio di lunedì all'**Autorità portuale** ha parlato dell'importante opportunità offerta ai moltissimi giovani presenti. Redazione Web CIVITAVECCHIA - Automar e Alis insieme per lanciare l'iniziativa "Drive the future: diventa un autista e mettiti alla guida del tuo destino". La società del gruppo Grimaldi, numero uno nel settore dell'automotive, nel pomeriggio di lunedì all'**Autorità portuale** ha prospettato ai moltissimi giovani presenti la possibilità di essere assunti in qualità di autisti delle bisarche per il trasporto delle auto comprate. «Un investimento importante da 25 milioni di euro - ha dichiarato il presidente della società Costantino Baldissarra - capisco quanto possa essere difficile la vita dell'autotrasportatore, ma abbiamo bisogno di autisti, riconoscendo loro uno stipendio tra i 2700 e i 3300 euro al mese». Dello stesso avviso il direttore generale di Alis, Marcello Caterina: «L'autista di bisarca è una figura professionale altamente qualificata - ha spiegato - e lo si nota giù dalle cabine dei mezzi, dotate di sofisticati sistemi di guida e di collegamento con la sede centrale. Non a caso investiamo continuamente sulla formazione, promuovendo anche dei corsi specifici». Nel corso dell'open day è emersa chiaramente l'importanza del retroporto dello scalo civitavecchiese per quanto riguarda l'automotive. «Il Governo ha investito un miliardo di euro sugli Its che dovranno formare lavoratori preparati a rispondere alle domande delle aziende», ha detto il sottosegretario al Lavoro Claudio Durigon». Eventuali candidature possono essere inviate alla mail [maria.salvatore@automarspa.it](mailto:maria.salvatore@automarspa.it) di Maria Salvatore, HR Manager. I candidati ideali devono essere in possesso delle patenti C, CE e CQC e della carta del conducente. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Drive your Future, Automar recluta 80 autisti

CIVITAVECCHIA - Automar e Alis insieme per lanciare l'iniziativa "Drive the future: diventa un autista e mettiti alla guida del tuo destino". La società del gruppo Grimaldi, numero uno nel settore dell'automotive, nel pomeriggio di lunedì all'**Autorità** portuale ha prospettato ai moltissimi giovani presenti la possibilità di essere assunti in qualità di autisti delle bisarche per il trasporto delle auto comprate. «Un investimento importante da 25 milioni di euro - ha dichiarato il presidente della società Costantino Baldissarra - capisco quanto possa essere difficile la vita dell'autotrasportatore, ma abbiamo bisogno di autisti, riconoscendo loro uno stipendio tra i 2700 e i 3300 euro al mese». Dello stesso avviso il direttore generale di Alis, Marcello Caterina: «L'autista di bisarca è una figura professionale altamente qualificata - ha spiegato - e lo si nota già dalle cabine dei mezzi, dotate di sofisticati sistemi di guida e di collegamento con la sede centrale. Non a caso investiamo continuamente sulla formazione, promuovendo anche dei corsi specifici». Nel corso dell'open day è emersa chiaramente l'importanza del retroporto dello scalo civitavecchiese per quanto riguarda l'automotive. «Il Governo ha investito un miliardo di euro sugli Its che dovranno formare lavoratori preparati a rispondere alle domande delle aziende», ha detto il sottosegretario al Lavoro Claudio Durigon». Eventuali candidature possono essere inviate alla mail [maria.salvatore@automarspa.it](mailto:maria.salvatore@automarspa.it) di Maria Salvatore, HR Manager. I candidati ideali devono essere in possesso delle patenti C, CE e CQC e della carta del conducente. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



CIVITAVECCHIA - Automar e Alis insieme per lanciare l'iniziativa "Drive the future: diventa un autista e mettiti alla guida del tuo destino". La società del gruppo Grimaldi, numero uno nel settore dell'automotive, nel pomeriggio di lunedì all'Autorità portuale ha prospettato ai moltissimi giovani presenti la possibilità di essere assunti in qualità di autisti delle bisarche per il trasporto delle auto comprate. «Un investimento importante da 25 milioni di euro - ha dichiarato il presidente della società Costantino Baldissarra - capisco quanto possa essere difficile la vita dell'autotrasportatore, ma abbiamo bisogno di autisti, riconoscendo loro uno stipendio tra i 2700 e i 3300 euro al mese». Dello stesso avviso il direttore generale di Alis, Marcello Caterina: «L'autista di bisarca è una figura professionale altamente qualificata - ha spiegato - e lo si nota già dalle cabine dei mezzi, dotate di sofisticati sistemi di guida e di collegamento con la sede centrale. Non a caso investiamo continuamente sulla formazione, promuovendo anche dei corsi specifici». Nel corso dell'open day è emersa chiaramente l'importanza del retroporto dello scalo civitavecchiese per quanto riguarda l'automotive. «Il Governo ha investito un miliardo di euro sugli Its che dovranno formare lavoratori preparati a rispondere alle domande delle aziende», ha detto il sottosegretario al Lavoro Claudio Durigon». Eventuali candidature possono essere inviate alla mail [maria.salvatore@automarspa.it](mailto:maria.salvatore@automarspa.it) di Maria Salvatore, HR Manager. I candidati ideali devono essere in possesso delle patenti C, CE e CQC e della carta del conducente. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Campionato italiano a coppie di canna da riva: vince la coppia Lacerenza e Moschetti (Lni Spotorno)

Nel fine settimana di sabato 20 e domenica 21 aprile si sono svolte a Civitavecchia, nel porto, all'interno della diga foranea, le due prove del campionato italiano a coppie di canna da riva. Quarantasette coppie provenienti da tutta Italia si sono allineate sul campo di gara per contendersi il titolo tricolore. Un campo di gara la banchina 13 bis comoda e sicura, con la possibilità di garantire pescate interessanti. Oggi Civitavecchia e il suo porto, per la Federazione Nazionale Fipsas, sono un punto di riferimento consolidato per campionati italiani e club azzurro della Nazionale. Una presenza di garisti, per la gioia di albergatori, ristoranti, pizzerie e bar che erano anni che non si registrava. La pesca è stata la solita, mirata alla cattura delle occhiate e dei saraghi, assenti quasi completamente i sugarelli. Pesca difficile che è diventata ancor più complicata nella parte bassa del campo, quella più interna del porto dove, evidentemente, questi pesci stentavano ad entrare. Come stabilito dalla circolare normativa e dal regolamento di gara Fipsas, i pesci catturati sono stati mantenuti vivi in grosse nasse e al termine di gara rimessi in mare. Alla fine, unica coppia ad aver vinto per due volte il settore è stata quella della Lni

Spotorno composta da Paolo Lacerenza e Andrea Moschetti che conquista il titolo tricolore a coppie 2024. Vittoria meritatissima a detta di tutti perché ottenuta in due settori difficili e senza l'aiuto della dea bendata per quanto riguarda il sorteggio del picchetto. Alle loro spalle argento per Giorgio Boggi e Massimo Bacchiani della Mestrina con tre penalità e maggior peso su Fabio Pantani e Jacopo Collavoli del Gps Lo Squalo di Venezia che vincono il bronzo. Ottimo il risultato degli atleti di casa, appena dopo il gradino più basso, con 4 penalità il 5° posto di Mauro Campidonico e Francesco Di Lisciandro. Da sottolineare l'ottima organizzazione della società di casa Asd Canna da Riva. La cerimonia di premiazione si è svolta alla presenza del consigliere comunale e delegato allo Sport Matteo Iacomelli, presso l'accogliente sede della Lega Negale di Civitavecchia. «Un particolare ringraziamento - fanno sapere gli organizzatori - all'Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane, Amministrazione comunale di Civitavecchia, alla Roma Cruise Terminal e al presidente della Lega Navale di Civitavecchia, dottor Dario Iaconi». ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



04/24/2024 14:04

Nel fine settimana di sabato 20 e domenica 21 aprile si sono svolte a Civitavecchia, nel porto, all'interno della diga foranea, le due prove del campionato italiano a coppie di canna da riva. Quarantasette coppie provenienti da tutta Italia si sono allineate sul campo di gara per contendersi il titolo tricolore. Un campo di gara la banchina 13 bis comoda e sicura, con la possibilità di garantire pescate interessanti. Oggi Civitavecchia e il suo porto, per la Federazione Nazionale Fipsas, sono un punto di riferimento consolidato per campionati italiani e club azzurro della Nazionale. Una presenza di garisti, per la gioia di albergatori, ristoranti, pizzerie e bar che erano anni che non si registrava. La pesca è stata la solita, mirata alla cattura delle occhiate e dei saraghi, assenti quasi completamente i sugarelli. Pesca difficile che è diventata ancor più complicata nella parte bassa del campo, quella più interna del porto dove, evidentemente, questi pesci stentavano ad entrare. Come stabilito dalla circolare normativa e dal regolamento di gara Fipsas, i pesci catturati sono stati mantenuti vivi in grosse nasse e al termine di gara rimessi in mare. Alla fine, unica coppia ad aver vinto per due volte il settore è stata quella della Lni Spotorno composta da Paolo Lacerenza e Andrea Moschetti che conquista il titolo tricolore a coppie 2024. Vittoria meritatissima a detta di tutti perché ottenuta in due settori difficili e senza l'aiuto della dea bendata per quanto riguarda il sorteggio del picchetto. Alle loro spalle argento per Giorgio Boggi e Massimo Bacchiani della Mestrina con tre penalità e maggior peso su Fabio Pantani e Jacopo Collavoli del Gps Lo Squalo di Venezia che vincono il bronzo. Ottimo il risultato degli atleti di casa, appena dopo il gradino più basso, con 4 penalità il 5° posto di Mauro Campidonico e Francesco Di Lisciandro. Da sottolineare l'ottima organizzazione della società di casa Asd Canna da Riva. La cerimonia di premiazione si è svolta alla presenza del consigliere comunale e delegato allo Sport Matteo Iacomelli.

## Napoli Today

### Napoli

## Napoli si prepara ad una trasformazione epocale: come cambieranno piazza Garibaldi e Napoli-Campi Flegrei

Prima città d'Italia e primo nodo urbano e ferroviario dedicato alla intermodalità al 100%. A Palazzo Partanna, sede di Unindustria, FS Sistemi Urbani - società capofila del Polo Urbano del Gruppo FS Italiane - ha presentato gli asset di Napoli Porta Est - di cui è stato illustrato il bando internazionale di progettazione - e Campi Flegrei. "La città vivrà davvero un momento storico importantissimo" ha detto il sindaco Gaetano Manfredi e ha ribadito l'ad di FS Sistemi Urbani Umberto Lebruto che vedrà Napoli prima città d'Italia e primo nodo urbano e ferroviario dedicato alla intermodalità al 100%. Napoli e la Campania sono state indicate come eccellenze dall'ad perché - a differenza di tante altre città - a Napoli è stato possibile in un solo anno chiudere l'accordo di programma e realizzare la variante urbanistica necessaria. Cosa cambierà e dove. Ecco in sintesi cosa accadrà: Napoli Porta Est Il progetto "Napoli Porta Est" insiste sulle aree di dell'ex scalo merci FS di Corso Lucci e di Porta Nolana. Si prevede la realizzazione di un nuovo hub intermodale in connessione diretta stazione-porto-aeroporto con la contestuale rigenerazione urbana dell'intero ambito cittadino che si estende per circa 180.000 mq. Per l'attuazione del progetto, lo scorso 11/09/2023, Regione Campania, Comune di Napoli, EAV, Rete Ferroviaria Italiana e FS Sistemi Urbani hanno sottoscritto un Accordo di Programma che prevede, tra gli altri obiettivi, un concorso di progettazione internazionale per la redazione del Masterplan complessivo degli interventi, ivi compresa la progettazione del nuovo Headquarter della Regione Campania presso l'ex scalo merci. Napoli Campi Flegrei Il progetto "Napoli Campi Flegrei" si rivolge ad ovest della città e prevede il potenziamento infrastrutturale con la realizzazione dell'interscambio modale L2-L6, mediante la realizzazione della nuova fermata e del deposito della linea metropolitana L6, e la contestuale rigenerazione delle aree ferroviarie dismesse di proprietà del Gruppo FS Italiane. Ad oggi è in corso l'iter tecnico amministrativo per la sottoscrizione dell'Accordo di Programma tra gli Enti coinvolti che prevede, tra gli altri, la realizzazione della nuova infrastruttura al servizio della L6, il nuovo campus universitario Parthenope e la definizione del nuovo ambito urbano. Napoli-Interventi L2: in attuazione del Protocollo di Intesa del 27.07.2023, si prevedono interventi finalizzati al potenziamento del **sistema** infrastrutturale, lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale e la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie site nella città di Napoli. La Napoli che verrà: i protagonisti FS Sistemi Urbani è impegnata nella rigenerazione urbana e nel potenziamento dell'intermodalità nella città di Napoli. Sulle aree interessate, Il Polo Urbano del Gruppo FS, in sinergia con il Polo Infrastrutture guidato da RFI e con gli Enti coinvolti - Regione Campania, Comune di Napoli, Ente Autonomo Volturno (EAV) -, è al lavoro sui progetti che hanno origine da obiettivi comuni, declinati mediante la sottoscrizione



Prima città d'Italia e primo nodo urbano e ferroviario dedicato alla intermodalità al 100%. A Palazzo Partanna, sede di Unindustria, FS Sistemi Urbani - società capofila del Polo Urbano del Gruppo FS Italiane - ha presentato gli asset di Napoli Porta Est - di cui è stato illustrato il bando internazionale di progettazione - e Campi Flegrei. "La città vivrà davvero un momento storico importantissimo" ha detto il sindaco Gaetano Manfredi e ha ribadito l'ad di FS Sistemi Urbani Umberto Lebruto che vedrà Napoli prima città d'Italia e primo nodo urbano e ferroviario dedicato alla intermodalità al 100%. Napoli e la Campania sono state indicate come eccellenze dall'ad perché - a differenza di tante altre città - a Napoli è stato possibile in un solo anno chiudere l'accordo di programma e realizzare la variante urbanistica necessaria. Cosa cambierà e dove. Ecco in sintesi cosa accadrà: • Napoli Porta Est Il progetto "Napoli Porta Est" insiste sulle aree di dell'ex scalo merci FS di Corso Lucci e di Porta Nolana. Si prevede la realizzazione di un nuovo hub intermodale in connessione diretta stazione-porto-aeroporto con la contestuale rigenerazione urbana dell'intero ambito cittadino che si estende per circa 180.000 mq. Per l'attuazione del progetto, lo scorso 11/09/2023, Regione Campania, Comune di Napoli, EAV, Rete Ferroviaria Italiana e FS Sistemi Urbani hanno sottoscritto un Accordo di Programma che prevede, tra gli altri obiettivi, un concorso di progettazione internazionale per la redazione del Masterplan complessivo degli interventi, ivi compresa la progettazione del nuovo Headquarter della Regione Campania presso l'ex scalo merci. • Napoli Campi Flegrei Il progetto "Napoli Campi Flegrei" si rivolge ad ovest della città e prevede il potenziamento infrastrutturale con

## Napoli Today

### Napoli

---

di Protocolli di Intesa e Accordi di Programma. Ai lavori de "La Napoli che verrà", questo il tema dell'incontro, tra gli altri, Umberto Lebruto amministratore delegato e direttore generale di FS Sistemi Urbani; Mario Breglia, presidente del centro studi e analisi Scenari Immobiliari; Costanzo Jannotti Pecci, presidente degli industriali di Napoli, il Governatore Vincenzo De Luca, come sempre sferzante e pragmatico; il sindaco Gaetano Manfredi (nel video, al microfono di NapoliToday); Francesca Zirnstein, direttore generale di Scenari Immobiliari che ha presentato il Report "Napoli, gli scali ferroviari e le ricadute economiche e sociali della loro rigenerazione", con il punto di vista sul mercato immobiliare del capoluogo campano; Laura Lieto, vicesindaco e assessore all'Urbanistica; Edoardo Cosenza, assessore alle Infrastrutture, Mobilità e Protezione Civile del Comune di Napoli, Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; Gianpiero Strisciuglio, amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana. Zona est e Campi Flegrei da rigenerare "Napoli Porta Est e Napoli Campi Flegrei rappresentano due grandi opportunità di investimento all'interno della città - spiegano i protagonisti del progetto - in siti con un grande potenziale di sviluppo, ad alta accessibilità e ad alta concentrazione di funzioni strategiche che ben si prestano a diverse destinazioni d'uso. I siti e le aree interessate dai progetti, infatti, diventano così l'occasione per attuare una trasformazione degli ambiti urbani oggetto di intervento che possa restituire gli spazi rigenerati alla collettività, mediante la valorizzazione e la ricucitura urbana del tessuto cittadino. In questo modo la città - precisa la nota - oggetto di una rigenerazione sostenibile, diventa il luogo e lo spazio resiliente di una rinnovata socialità oltre ad essere protagonista di una trasformazione per nuove destinazioni d'uso pubblico-private con nuove possibilità di connessione".

## Napoli Today

Napoli

### Arriva il nuovo Giove Jet: il catamarano "green" che riduce rumori ed emissioni

L'unità di Alilauro, la prima di queste dimensioni per trasporto passeggeri con un sistema propulsivo Volvo Penta IPS IMO III, garantirà una limitazione del 30% di emissioni di CO2, conridimensionamento di rumorosità e vibrazioni e la conquista di ampi spazi a bordo Ascolta questo articolo ora... Silenzioso, sostenibile, confortevole, amico dell'ambiente. Al punto da consentire una riduzione di oltre un milione di chilogrammi di emissioni di anidride carbonica all'anno, calcolati su un utilizzo medio di duemila ore. Con un abbattimento di consumi ed emissioni del 30% rispetto a quanto accadeva prima della rimotorizzazione e una serie di vantaggi complementari in termini di impatto ambientale, a cominciare da una riduzione di rumorosità e vibrazioni per una percentuale compresa tra il 30 e il 40%. Il golfo di Napoli accoglie il nuovo Giove Jet, un'unità innovativa col target principale rivolto alla sostenibilità, il primo catamarano di queste dimensioni per trasporto passeggeri in Europa con una quadrupla Volvo Penta IPS (Inboard Performance System) IMO III, che garantisce manovrabilità e prestazioni avanzate, una maggiore facilità di manutenzione e assistenza, alti livelli di comfort a bordo, spazi più ampi ma soprattutto una riduzione consistente dell'impatto ambientale. Nel dettaglio, i vecchi motori con sistema di alimentazione a pompe e iniettori sono stati sostituiti con motori ad iniezione elettronica ad alta pressione per una ottimizzazione della combustione e un abbattimento di consumi ed emissioni (il consumo litri/ora passa da 708 a 495). Un sistema di trattamento dei gas di scarico e di abbattimento delle emissioni contribuisce a una ulteriore riduzione del 75% dei livelli di NOx (la somma del monossido di azoto e del biossido di azoto). I motori sono inoltre già pronti per essere utilizzati con combustibile HVO con conseguente ulteriore riduzione delle emissioni. Ancora: un sistema di monitoraggio tramite software favorirà una riduzione intelligente dei consumi di bordo. Pannelli fovoltaici sono installati sull'unità e contribuiscono al suo fabbisogno energetico. Un profondo refitting per un'unità marittima costruita nel 1985 nei cantieri "Marinteknik Verkstadts AB" di Oregrund, in Svezia, 33 metri di lunghezza e 9.30 massimi di larghezza, con 261 passeggeri trasportabili, subito in linea nella tratta che collega Napoli alle isole del golfo. Presentato oggi, mercoledì 24 aprile, al Volaviamare HQ del molo Beverello di Napoli, alla presenza - tra gli altri - di **autorità** e istituzioni politiche locali e nazionali, il Giove Jet accelera dunque la transizione "green" del Gruppo Lauro, già avviata negli scorsi anni attraverso una prima fase di refitting di alcune tra le unità che ne compongono la flotta, attiva nel servire un numero complessivo di 47 destinazioni e che proprio nel 2024 celebra l'ottantesimo anniversario dalla sua fondazione. "Un progetto importante, che consente di innalzare il livello di tutela ambientale oltre le norme Ue tuttora vigenti e che abbiamo portato a termine grazie al sostegno del Piano nazionale



L'unità di Alilauro, la prima di queste dimensioni per trasporto passeggeri con un sistema propulsivo Volvo Penta IPS IMO III, garantirà una limitazione del 30% di emissioni di CO2, conridimensionamento di rumorosità e vibrazioni e la conquista di ampi spazi a bordo Ascolta questo articolo ora... Silenzioso, sostenibile, confortevole, amico dell'ambiente. Al punto da consentire una riduzione di oltre un milione di chilogrammi di emissioni di anidride carbonica all'anno, calcolati su un utilizzo medio di duemila ore. Con un abbattimento di consumi ed emissioni del 30% rispetto a quanto accadeva prima della rimotorizzazione e una serie di vantaggi complementari in termini di impatto ambientale, a cominciare da una riduzione di rumorosità e vibrazioni per una percentuale compresa tra il 30 e il 40%. Il golfo di Napoli accoglie il nuovo Giove Jet, un'unità innovativa col target principale rivolto alla sostenibilità, il primo catamarano di queste dimensioni per trasporto passeggeri in Europa con una quadrupla Volvo Penta IPS (Inboard Performance System) IMO III, che garantisce manovrabilità e prestazioni avanzate, una maggiore facilità di manutenzione e assistenza, alti livelli di comfort a bordo, spazi più ampi ma soprattutto una riduzione consistente dell'impatto ambientale. Nel dettaglio, i vecchi motori con sistema di alimentazione a pompe e iniettori sono stati sostituiti con motori ad iniezione elettronica ad alta pressione per una ottimizzazione della combustione e un abbattimento di consumi ed emissioni (il consumo litri/ora passa da 708 a 495). Un sistema di trattamento dei gas di scarico e di abbattimento delle emissioni contribuisce a una ulteriore riduzione del 75% dei livelli di NOx (la somma del monossido di azoto e del biossido di azoto). I motori

## Napoli Today

### Napoli

---

di ripresa e resilienza - spiega l'amministratore delegato di Alilauro, Eliseo Cuccaro - Un intervento che rientra nella filosofia di un'impresa da sempre attenta alla sostenibilità ambientale e all'efficienza e che oggi guarda con rinnovato ottimismo alla sfida inderogabile di trasporti sempre più in linea con la tutela del pianeta, senza rinunciare ad elevati standard di efficienza, velocità, comfort e sicurezza. Alilauro punta con convinzione anche alla cosiddetta intermodalità, garantendo all'utenza itinerari in sinergia con le maggiori realtà di trasporto su gomma e su rotaia". Il progetto del nuovo Giove Jet è realizzato in collaborazione con Volvo Penta, leader mondiale nella fornitura di motori, dispositivi di propulsione e generatori per un'ampia gamma di applicazioni marine e industriali. "Le trasmissioni POD sono il vero cuore tecnologico del sistema propulsivo IPS: grazie alle eliche traenti e controrotanti, che consentono di aumentare l'efficienza fino al 35%, permettono di installare motori più piccoli e di conseguenza ridurre i consumi in modo drastico, consentendo anche in un minore dimensionamento dei serbatoi a bordo e maggiori spazi disponibili", spiega l'ingegnere Andrea Piccione, direttore commerciale Volvo Penta Italia. "Il sistema IPS, che vanta più di 20 anni di esperienza e 40.000 installazioni, consente elevatissimi livelli di affidabilità e uptime - aggiunge - e si evolverà in futuro con soluzioni ibride ed elettriche, sempre minimizzando la quantità di energia necessaria a bordo, grazie all'efficienza dei POD". Manfredi: "Grande opportunità per il trasporto marittimo" "La mobilità marittima green per le isole del golfo rappresenta una grande opportunità - ha detto il sindaco di Napoli Gaetano Manfredi- partecipando alla presentazione e l'investimento dell'Alilauro va nella direzione della Napoli che vogliamo. Favoriremo questo genere di iniziative: insieme all'**Autorità Portuale** spingeremo per l'elettificazione delle banchine così come investiremo per la mobilità terrestre cittadina ecologica; la strada è tracciata e porta alla autonomia anche per la produzione di energia e lavoreremo per incentivare in tal senso cittadini ed imprese alla creazione delle comunità energetiche rinnovabili".

## Nuovo terminal nel porto di Bari, avanti con i lavori: "Ospiterà anche eventi e convegni"

Gli interventi, partiti ad agosto scorso, dovrebbero concludersi in meno di due anni: in corso la realizzazione di pilastri e strutture portanti. Procedono i lavori per il nuovo terminal crociere nel porto di Bari, sulla banchina 10. Avviati ad agosto scorso, gli interventi stanno attualmente riguardando pilastri e setti portanti. A fare il punto sui lavori in corso, con un post sui social, è l'**Autorità portuale** del Mare Adriatico meridionale. "Tra meno di due anni - ricorda l'**Autorità portuale** - il nostro porto disporrà di una struttura che coprirà un'area di circa 3.000 mq; realizzata seguendo le più moderne tecniche di bioedilizia; destinata all'accoglienza di passeggeri e crocieristi; funzionale anche per ospitare eventi e convegni internazionali".



## Il Nautilus

Bari

### TEN-T: il Parlamento Europeo aggiorna le linee guida per la rete transeuropea dei trasporti

Mercoledì 24 aprile, i Deputati hanno approvato in via definitiva le misure per terminare i principali progetti transeuropei di trasporto, come strade, ferrovie, ponti e gallerie, entro il 2030. Strasburgo. Importanti punti sono stati approvati stamani: i principali collegamenti di trasporto dovranno essere terminati entro il 2030; interruzione dei collegamenti infrastrutturali di trasporto con la Russia e attenzione rivolta all'Ucraina; condizioni migliori per la mobilità militare lungo le principali strade e ferrovie. Il nuovo regolamento sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto sono state adottate con 565 voti favorevoli, 37 voti contrari e 29 astensioni. Per eliminare i colli di bottiglia e i collegamenti di trasporto mancanti, i deputati hanno così sostenuto un aggiornamento del piano europeo per una rete di ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte marittime a corto raggio collegate attraverso porti e terminali in tutta l'UE. Gli attuali progetti di trasporto transeuropeo (TEN-T) comprendono molti collegamenti europei, tra cui la ferrovia Baltica, tra Helsinki e Varsavia, il tunnel di base del Brennero, che collega l'Austria e l'Italia, e la linea ferroviaria ad alta velocità Lisbona - Madrid. Tra i progetti italiani che potrebbero ottenere finanziamenti europei nell'ambito delle reti TEN-T, figurano, tra gli altri, il ponte sullo stretto di Messina e le tratte ferroviarie ad alta velocità Milano-Treviglio-Verona e Bologna-Ancona-Pescara-Foggia. Questi principali progetti di infrastrutture di trasporto sulla rete centrale TEN-T dovranno essere completati entro la fine del 2030, si afferma nel testo, al fine di garantire una rete globale entro la fine del 2050. Per accelerare l'implementazione del progetto in tutta la rete, viene introdotta una scadenza intermedia del 2040. Treni più veloci e parcheggio più sicuro per i conducenti di camion I deputati hanno assicurato, durante i negoziati, che entro la fine del 2030: le ferrovie della rete centrale TEN-T dovranno essere elettrificate e raggiungere una velocità di 100 km/h per il trasporto merci, e che l'attraversamento delle frontiere interne dell'UE dovrà avvenire in media in meno di 25 minuti. Una velocità minima di 160 km/h dovrà diventare la norma sui treni passeggeri alla fine del 2040. I principali aeroporti europei (che trattano oltre 12 milioni di passeggeri all'anno) saranno collegati alla rete ferroviaria transeuropea. Per garantire migliori condizioni di riposo per i conducenti di autocarri professionisti, lungo le principali strade dell'UE dovranno essere allestiti parcheggi sicuri e protetti almeno ogni 150 km. Porre fine alla cooperazione con la Russia; focus sull'Ucraina In base alle nuove norme, i progetti di infrastrutture di trasporto con la Russia e la Bielorussia saranno sospesi, rafforzando invece i legami con l'Ucraina e la Moldavia. Per quanto riguarda il coinvolgimento di imprese di paesi terzi nei principali progetti TEN-T, gli Stati membri dovranno informare la Commissione europea delle



Mercoledì 24 aprile, i Deputati hanno approvato in via definitiva le misure per terminare i principali progetti transeuropei di trasporto, come strade, ferrovie, ponti e gallerie, entro il 2030. Strasburgo. Importanti punti sono stati approvati stamani: i principali collegamenti di trasporto dovranno essere terminati entro il 2030; interruzione dei collegamenti infrastrutturali di trasporto con la Russia e attenzione rivolta all'Ucraina; condizioni migliori per la mobilità militare lungo le principali strade e ferrovie. Il nuovo regolamento sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto sono state adottate con 565 voti favorevoli, 37 voti contrari e 29 astensioni. Per eliminare i colli di bottiglia e i collegamenti di trasporto mancanti, i deputati hanno così sostenuto un aggiornamento del piano europeo per una rete di ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte marittime a corto raggio collegate attraverso porti e terminali in tutta l'UE. Gli attuali progetti di trasporto transeuropeo (TEN-T) comprendono molti collegamenti europei, tra cui la ferrovia Baltica, tra Helsinki e Varsavia, il tunnel di base del Brennero, che collega l'Austria e l'Italia, e la linea ferroviaria ad alta velocità Lisbona - Madrid. Tra i progetti italiani che potrebbero ottenere finanziamenti europei nell'ambito delle reti TEN-T, figurano, tra gli altri, il ponte sullo stretto di Messina e le tratte ferroviarie ad alta velocità Milano-Treviglio-Verona e Bologna-Ancona-Pescara-Foggia. Questi principali progetti di infrastrutture di trasporto sulla rete centrale TEN-T dovranno essere completati entro la fine del 2030, si afferma nel testo, al fine di garantire una rete globale entro la fine del 2050. Per accelerare l'implementazione del progetto in tutta la rete, viene introdotta una scadenza intermedia del 2040. Treni più veloci e parcheggio più sicuro per i conducenti di camion I deputati hanno assicurato, durante i negoziati, che entro la fine del 2030: le ferrovie della rete centrale TEN-T dovranno essere elettrificate e raggiungere una velocità di 100 km/h per il trasporto

## Il Nautilus

### Bari

---

misure adottate per limitare qualsiasi rischio per la sicurezza. Mobilità militare I deputati hanno convinto i governi dell'UE a tenere conto delle esigenze militari (peso o dimensione del trasporto militare) nella costruzione o nell'ammodernamento di infrastrutture che si sovrappongono alle reti di trasporto militare, al fine di garantire il trasferimento senza soluzione di continuità di truppe e attrezzature. Entro un anno dall'entrata in vigore delle norme, la Commissione dovrà condurre uno studio sui movimenti su larga scala a breve termine in tutta l'UE, al fine di agevolare la pianificazione della mobilità militare. Prossime tappe Una volta che il Consiglio avrà adottato formalmente le nuove norme, il regolamento entrerà in vigore 20 giorni dopo la pubblicazione nella Gazzetta ufficiale UE. Con l'adozione di questa legislazione, il Parlamento risponde alle aspettative dei cittadini in materia di infrastrutture di alta qualità, moderne, verdi e sicure, garantendo la connettività, comprese le regioni rurali e insulari, in particolare attraverso i trasporti pubblici a prezzi accessibili, come espresso nella proposta quattro delle conclusioni della Conferenza sul futuro dell'Europa. Sull'argomento registriamo la dichiarazione del presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale, Prof Ugo Patroni Griffi. "Una data importante per la Puglia e il Molise, ha detto Patroni Griffi. La Puglia è presente su due corridoi: Scan-Med e Baltico-Adriatico. Il porto di Bari diventa core su entrambi, si confermano Taranto porto core e Brindisi Comprehensive (con la possibilità di evolvere nella programmata rete extended core). Possono ambire allo status di Comprehensive anche i porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli (ove il traffico predominante sia collegato alla transizione energetica). Il Regolamento prevede l'incremento del 50% del traffico Short Sea Shipping (su cui i porti dell'Adriatico meridionale possiedono una leadership, confermata dalla curva continuamente ascendente), il ruolo dei porti come hub energetico, e l'obbligo di dotare i porti core e comprehensive di impianti per il bunkeraggio con i carburanti di transizione. Importante l'estensione dei corridoi agli stati extra UE: Svizzera, Montenegro, Albania, Turchia etc. etc.". Abele Carruezzo Si allega il documento BRIEFING EU Legislation in Progress Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale, Prof. Ugo Patroni Griffi.

## Brindisi Report

Brindisi

### Serbatoio Edison, diatriba sui binari: "Il Comune sostenga l'Asi". No del sindaco

Mozione dell'opposizione che impegna l'amministrazione a costituirsi dalla parte dell'Asi, contro l'Autorità di sistema portuale. Marchionna non condivide. Deciderà il consiglio comunale Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by BRINDISI - L'opposizione chiede al Comune di Brindisi di costituirsi a sostegno del Consorzio Asi nel contenzioso con l'Autorità di sistema portuale, ma il sindaco Marchionna rigetta la proposta. Il promotore dell'iniziativa è il consigliere comunale Roberto Fusco, capogruppo del Movimento 5 stelle, che ieri mattina (martedì 23 marzo), in occasione della conferenza dei capigruppo, ha annunciato la presentazione di una mozione. Il nodo del contendere riguarda la distanza minima che deve intercorrere fra il deposito di Gnl Edison e la rete ferroviaria situata presso l'area di Costa Morena Est. L'Autorità di sistema portuale sostiene che debba essere non inferiore a 5 metri, che è appunto la distanza attuale. Secondo l'Asi, invece, la distanza dovrebbe essere di almeno 30 metri. Il prossimo 19 giugno, presso il Tar di Lecce, si svolgerà l'udienza di merito sul ricorso presentato dall'Authority contro due note dell'Asi che chiedono a Edison di tenersi a 30 metri dalla rete ferroviaria, sulla base del Dpr n. 753 del 1980. Oltre alla ricostruzione del contenzioso fra i due enti, nella mozione si fa riferimento alla delibera approvata all'unanimità dal consiglio comunale lo scorso 27 ottobre, che solleva "diverse criticità dell'autorizzazione rilasciata ad Edison, con richiesta ai Ministeri competenti di riesaminare tale autorizzazione ed alla Regione Puglia di riesaminare la concesso consenso Stato/regione, con adozione dei consequenziali opportuni provvedimenti". E poi, a metà dicembre, il presidente del consiglio comunale, Gabriele Antonino, su mandato dei capigruppo, ha inviato ai ministeri una nota con "un'ulteriore e migliore specificazione delle criticità". Ora l'opposizione sollecita il sindaco e la giunta a costituirsi nel giudizio "quanto prima e comunque almeno 20 giorni prima dell'udienza fissata per il 19 giugno". Il sindaco Giuseppe Marchionna, durante la capigruppo, ha già comunicato di non condividere la mozione, ma rispetterà il volere del consiglio comunale, se dovesse approvare il documento. Opposizione compatta "Ho redatto la mozione, aperta alla firma di tutti i consiglieri - afferma Roberto Fusco - rendendomi interprete della volontà espressa all'unanimità dall'intero consiglio comunale con la delibera del 27 ottobre 2023, reiterata in modo più tecnico nella lettera ai Ministeri ed alla Regione Puglia approvata dai capigruppo nella riunione del 15 dicembre 2023". "Se in tali atti - prosegue Fusco - è stata evidenziata la violazione alle norme di legge in tema di distanza dell'impianto Edison dai binari ferroviari (e l'incidente accaduto a Viareggio con morte di decine di persone ci ricorda bene di quale pericolo stiamo parlando) e poi al Comune viene notificato un ricorso in cui Adspmam impugna le prescrizioni



Mozione dell'opposizione che impegna l'amministrazione a costituirsi dalla parte dell'Asi, contro l'Autorità di sistema portuale. Marchionna non condivide. Deciderà il consiglio comunale Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by BRINDISI - L'opposizione chiede al Comune di Brindisi di costituirsi a sostegno del Consorzio Asi nel contenzioso con l'Autorità di sistema portuale, ma il sindaco Marchionna rigetta la proposta. Il promotore dell'iniziativa è il consigliere comunale Roberto Fusco, capogruppo del Movimento 5 stelle, che ieri mattina (martedì 23 marzo), in occasione della conferenza dei capigruppo, ha annunciato la presentazione di una mozione. Il nodo del contendere riguarda la distanza minima che deve intercorrere fra il deposito di Gnl Edison e la rete ferroviaria situata presso l'area di Costa Morena Est. L'Autorità di sistema portuale sostiene che debba essere non inferiore a 5 metri, che è appunto la distanza attuale. Secondo l'Asi, invece, la distanza dovrebbe essere di almeno 30 metri. Il prossimo 19 giugno, presso il Tar di Lecce, si svolgerà l'udienza di merito sul ricorso presentato dall'Authority contro due note dell'Asi che chiedono a Edison di tenersi a 30 metri dalla rete ferroviaria, sulla base del Dpr n. 753 del 1980. Oltre alla ricostruzione del contenzioso fra i due enti, nella mozione si fa riferimento alla delibera approvata all'unanimità dal consiglio comunale lo scorso 27 ottobre, che solleva "diverse criticità dell'autorizzazione rilasciata ad Edison, con richiesta ai Ministeri competenti di riesaminare tale autorizzazione ed alla Regione Puglia di riesaminare la concesso consenso Stato/regione, con adozione dei consequenziali opportuni provvedimenti". E poi, a metà dicembre, il presidente del consiglio comunale, Gabriele Antonino, su mandato

## Brindisi Report

### Brindisi

---

dettate dal Consorzio Asi sulla distanza dell' impianto Edison dai binari, mi sembra logico e doveroso che il Comune si costituisca in tale giudizio sostenendo le ragioni del Consorzio Asi, che sono quelle che il Comune ha fatto proprie con i detti atti. Sarebbe incomprensibile e contraddittorio ogni diverso atteggiamento dell'amministrazione comunale". "Siamo favorevoli a supportare l'Asi - afferma Francesco Cannalire , capogruppo e segretario cittadino del Pd - nel contenzioso in essere con **Autorità di sistema portuale** ed Edison. D'altronde Asi, con il presidente Rina e tutto il consiglio di amministrazione, sta resistendo in giudizio per una questione tecnica di sicurezza e anche a tutela degli interessi del Comune di Brindisi, in quanto socio del consorzio, su un parere frutto dell'applicazione di una legge dello Stato in merito alle distanze dai binari. La cosa paradossale e mortificante è che si tende facilmente ad individuare nell'Asi il problema, quando nell'intesa Stato-Regione, nel rilascio del provvedimento autorizzatorio ministeriale e nel Nof è chiaramente indicato che sono fatte salve le prescrizioni valide indicate dagli enti coinvolti". "Come sempre si cerca di individuare l'anello debole per scardinare le certezze legislative che ad altri livelli non si osa contraddire. Lavoreremo - conclude Cannalire - affinché in consiglio comunale emerga ancora una volta la verità, cercando una convergenza unanime". "E' importante anche da un punto di vista giuridico - dichiara Riccardo Rossi (Brindisi bene comune) - che il Comune sostenga il Consorzio Asi, perché c'è da difendere l'importante investimento del raccordo ferroviario ed Asi, come dalle competenze che le sono date anche attraverso il Nof, ha diritto e dovere di esprimere le proprie prescrizioni, che sono un patrimonio non solo dell'Asi ma anche della città. E' inoltre giusto sostenere il Consorzio, per dare maggior forza anche da un punto di vista politico". "Sono contrario all'impianto di Gnl di Edison - prosegue Rossi - non solo lì, ma ovunque, perché ritengo che in questa città bisogna terminare con impianti che si trasformano presto in cattedrali del deserto e impediscono un sano sviluppo della città. Bisogna dare un chiaro indirizzo sul modello di sviluppo. Sono Favorevole alle rinnovabili, alle filiere rinnovabili, all'aerospazio. Non sono per il no a tutto, ma ci sono alcuni no che oggi vanno dati, a maggior ragione se precludono lo sviluppo del porto e lo sviluppo della logistica in prossimità di un raccordo". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#).

## Porti sardi, nel prossimo triennio lavori per mezzo miliardo

Opere per circa mezzo miliardo di euro programmate nel triennio 2024-2026. Sono alcuni dei numeri dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, restituiti dal bilancio e dalla relazione annuale 2023, approvati, insieme ad altri quindici punti all'ordine del giorno, dal comitato di gestione. Dal punto di vista finanziario, il rendiconto generale registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4% rispetto al 2022, pari a poco più di 32milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. La fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7% (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97% (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Tra gli altri punti approvati ci sono anche i piani attuativi al Prp di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino con la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili. Nella sponda est del Porto Canale prevista la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel distretto della cantieristica. In programma anche la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabaudu. "Un anno - spiega Massimo Deiana, presidente Adsp del Mare di Sardegna - . Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente , incrementandone la competitività, l'intero network isolano".



## AdSP Mare di Sardegna: ok a Bilancio e a Relazione annuale 2023

(FERPRESS) Cagliari, 24 APR Un Ente in costante crescita e con una capacità di programmare opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026. È la fotografia restituita, a chiusura di un anno di particolare ed intenso lavoro, dal Bilancio Consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati ieri pomeriggio, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unita all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che, nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni turistiche e da diporto, prevede la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili; e quello per la sponda Est del Porto Canale, che introduce apposite linee guida per la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel Distretto della Cantieristica. Non ultimo, l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore vigente che, in previsione del graduale spostamento dei traffici commerciali sul Terminal Ro-Ro del Porto Canale, consentirà la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabaudò di Cagliari per una futura destinazione ad uffici dell'Ente e di altre Amministrazioni dello Stato. Relativamente al Lavoro portuale, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei traffici, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale



## FerPress

### Cagliari

---

hanno ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Infine, per quanto riguarda l'amministrazione dei beni demaniali, sono 57 le istanze esaminate nella seduta di ieri pomeriggio. Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un Sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano.

## Il Nautilus

Cagliari

### AdSP del Mare di Sardegna: Approvati il Bilancio Consuntivo e la Relazione Annuale 2023

Un Ente in costante crescita e con una capacità di programmare opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026. È la fotografia restituita, a chiusura di un anno di particolare ed intenso lavoro, dal Bilancio Consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati ieri pomeriggio, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unita all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che, nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni turistiche e da diporto, prevede la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili; e quello per la sponda Est del Porto Canale, che introduce apposite linee guida per la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel Distretto della Cantieristica. Non ultimo, l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore vigente che, in previsione del graduale spostamento dei traffici commerciali sul Terminal Ro-Ro del Porto Canale, consentirà la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabauda di Cagliari per una futura destinazione ad uffici dell'Ente e di altre Amministrazioni dello Stato. Relativamente al Lavoro portuale, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei traffici, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno



## Il Nautilus

Cagliari

---

ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Infine, per quanto riguarda l'amministrazione dei beni demaniali, sono 57 le istanze esaminate nella seduta di ieri pomeriggio. "Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un Sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - . Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano".

## Informare

Cagliari

### Approvato il bilancio consuntivo 2023 dell'AdSP del Mare di Sardegna

Avanzo di amministrazione di 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per opere in corso Cagliari 24 aprile 2024 Ieri il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il bilancio consuntivo 2023 dell'ente e la relazione annuale che, dal punto di vista finanziario, registra un incremento di circa 5,6 milioni di euro di entrate correnti rispetto al 2022 attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69,4 milioni (+9,1% rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite che sono aumentate del +6,4% attestandosi a poco più di 32,3 milioni. Al 31 dicembre scorso l'AdSP ha chiuso con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso.

Informare

**Approvato il bilancio consuntivo 2023 dell'AdSP del Mare di Sardegna**

04/24/2024 12:01

Avanzo di amministrazione di 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per opere in corso Cagliari 24 aprile 2024 Ieri il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il bilancio consuntivo 2023 dell'ente e la relazione annuale che, dal punto di vista finanziario, registra un incremento di circa 5,6 milioni di euro di entrate correnti rispetto al 2022 attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69,4 milioni (+9,1% rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite che sono aumentate del +6,4% attestandosi a poco più di 32,3 milioni. Al 31 dicembre scorso l'AdSP ha chiuso con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso.

## Informatore Navale

Cagliari

### AdSP del Mare di Sardegna "Approvati il Bilancio Consuntivo e la Relazione Annuale 2023

. In crescita entrate e traffici nei due documenti approvati dal Comitato di Gestione . Un Ente in costante crescita e con una capacità di programmare opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026 . È la fotografia restituita, a chiusura di un anno di particolare ed intenso lavoro, dal Bilancio Consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati ieri pomeriggio, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unita all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti i procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che, nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni turistiche e da diporto, prevede la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili; e quello per la sponda Est del Porto Canale, che introduce apposite linee guida per la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel Distretto della Cantieristica. Non ultimo, l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore vigente che, in previsione del graduale spostamento dei traffici commerciali sul Terminal Ro-Ro del Porto Canale, consentirà la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabaudò di Cagliari per una futura destinazione ad uffici dell'Ente e di altre Amministrazioni dello Stato. Relativamente al Lavoro portuale, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In



In crescita entrate e traffici nei due documenti approvati dal Comitato di Gestione . Un Ente in costante crescita e con una capacità di programmare opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026 . È la fotografia restituita, a chiusura di un anno di particolare ed intenso lavoro, dal Bilancio Consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati ieri pomeriggio, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unita all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti i procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che,

## Informatore Navale

Cagliari

---

linea con il trend positivo dei traffici, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Infine, per quanto riguarda l'amministrazione dei beni demaniali, sono 57 le istanze esaminate nella seduta di ieri pomeriggio. " Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un Sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano".

## Informazioni Marittime

Cagliari

### Mare di Sardegna, nei porti crescono entrate e traffici: approvato il bilancio consuntivo

Il rendiconto generale archiviato registra nel 2023 un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022. Opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026. Le ha programmate l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. È quanto emerge dal bilancio consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati martedì 23 aprile, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal comitato di gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unita all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti i procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al presidente dell'AdSP dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che, nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni turistiche e da diporto, prevede la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili; e quello per la sponda Est del Porto Canale, che introduce apposite linee guida per la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel Distretto della Cantieristica. Non ultimo, l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore vigente che, in previsione del graduale spostamento dei traffici commerciali sul Terminal Ro-Ro del Porto Canale, consentirà la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabaudò di Cagliari per una futura destinazione ad uffici dell'Ente e di altre Amministrazioni dello Stato. Relativamente al Lavoro portuale, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei



Il rendiconto generale archiviato registra nel 2023 un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022. Opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026. Le ha programmate l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. È quanto emerge dal bilancio consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati martedì 23 aprile, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal comitato di gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unita all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti i procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al presidente dell'AdSP dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che,

## Informazioni Marittime

### Cagliari

---

traffici, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Infine, per quanto riguarda l'amministrazione dei beni demaniali, sono 57 le istanze esaminate nella seduta di ieri pomeriggio. "Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un Sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro - spiega **Massimo Deiana**, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna -. Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano". Condividi Tag porti sardegna Articoli correlati.

## AdSp Sardegna: approvati il Bilancio Consuntivo e la Relazione Annuale 2023

CAGLIARI Un Ente in costante crescita e con una capacità di programmare opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026. È la fotografia restituita, a chiusura di un anno di particolare ed intenso lavoro, dal Bilancio Consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati ieri pomeriggio, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unite all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che, nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni turistiche e da diporto, prevede la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili; e quello per la sponda Est del Porto Canale, che introduce apposite linee guida per la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel Distretto della Cantieristica. Non ultimo, l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore vigente che, in previsione del graduale spostamento dei traffici commerciali sul Terminal Ro-Ro del Porto Canale, consentirà la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabaudò di Cagliari per una futura destinazione ad uffici dell'Ente e di altre Amministrazioni dello Stato. Relativamente al Lavoro portuale, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei traffici, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno ottenuto il raggiungimento degli



## Messaggero Marittimo

### Cagliari

---

obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Infine, per quanto riguarda l'amministrazione dei beni demaniali, sono 57 le istanze esaminate nella seduta di ieri pomeriggio. Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un Sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna . Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano.

## Approvati il Bilancio Consuntivo e la Relazione Annuale 2023 dell'AdSP del Mare di Sardegna

Apr 24, 2024 Un Ente in costante crescita e con una capacità di programmare opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026. È la fotografia restituita, a chiusura di un anno di particolare ed intenso lavoro, dal Bilancio Consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati ieri pomeriggio, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unita all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che, nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni turistiche e da diporto, prevede la riduzione dei percorsi carrabili sul lungomare ed un incremento degli spazi a verde e delle aree pedonali e ciclabili; e quello per la sponda Est del Porto Canale, che introduce apposite linee guida per la realizzazione dei fabbricati che sorgeranno a conclusione dell'iter di rilascio delle concessioni demaniali marittime nel Distretto della Cantieristica. Non ultimo, l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore vigente che, in previsione del graduale spostamento dei traffici commerciali sul Terminal Ro-Ro del Porto Canale, consentirà la ristrutturazione dei capannoni del Molo Sabauda di Cagliari per una futura destinazione ad uffici dell'Ente e di altre Amministrazioni dello Stato. Relativamente al Lavoro portuale, sono state esaminate tutte le istanze relative alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici in banchina. In linea con il trend positivo dei traffici, tutte le imprese in possesso di licenza pluriennale hanno



Apr 24, 2024 Un Ente in costante crescita e con una capacità di programmare opere per circa mezzo miliardo di euro nel triennio 2024-2026. È la fotografia restituita, a chiusura di un anno di particolare ed intenso lavoro, dal Bilancio Consuntivo e dalla Relazione annuale 2023, approvati ieri pomeriggio, insieme ad altri 15 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione. Dal punto di vista finanziario, il Rendiconto generale archiviato registra un incremento di circa 5 milioni e 600 mila euro di entrate correnti rispetto al 2022, attestandosi ad un valore assoluto di poco superiore ai 69 milioni e 400 mila euro (+ 9,09 % rispetto all'anno precedente). Stesso rapporto di crescita anche per le uscite, che salgono del 6,4 per cento rispetto al 2022, pari a poco più di 32 milioni e 352 mila euro. Al 31 dicembre 2023, l'AdSP chiude con un avanzo finanziario di competenza di oltre 40 milioni di euro ed un avanzo di amministrazione pari ad oltre 530 milioni di euro, di cui oltre 475 vincolati per il pagamento di opere già in corso. Relativamente alla relazione annuale, la fotografia del 2023 riporta un sistema portuale in sostanziale salute con una crescita sul traffico passeggeri del 7 per cento (con un totale di oltre 6 milioni e 208 mila unità) e crocieristico del 97 per cento (con quasi 435 mila passeggeri) rispetto al 2022. Performance, quelle degli scali di sistema, che, unita all'intenso lavoro di accelerazione della spesa per la realizzazione di opere portuali (il 2023 è l'anno di aggiudicazione di opere infrastrutturali che, nel triennio, metteranno a correre circa mezzo miliardo di euro) e la digitalizzazione di tutti procedimenti amministrativi dell'Ente, hanno consentito, anche per il 2023, il pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi conferiti al Presidente dell'AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Tra gli altri punti approvati, i Piani attuativi al PRP di Cagliari per il tratto compreso tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino che, nell'ampio processo di riconversione e riqualificazione del compendio per funzioni

## Sea Reporter

Cagliari

---

ottenuto il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'apposito Programma Operativo. Infine, per quanto riguarda l'amministrazione dei beni demaniali, sono 57 le istanze esaminate nella seduta di ieri pomeriggio. "Il bilancio consuntivo e la relazione annuale approvati sono la rappresentazione economica e statistica di un Sistema portuale che, nel 2023, ha raggiunto livelli di performance record, con traffici in aumento e l'aggiudicazione di opere per circa mezzo miliardo di euro - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - . Un anno che pone solide basi per l'avvio di cantieri strategici, in parte già avviati ad inizio 2024, che trasformeranno gradualmente, incrementandone la competitività, l'intero network isolano".

## Informatore Navale

Trapani

### ESERCITAZIONE MARINA MILITARE - ASSARMATORI

I fucilieri della Brigata San Marco a bordo della "Ital Bonus" La portacontainer "Ital Bonus" della compagnia di navigazione Italia Marittima SpA, parte del gruppo Evergreen e l'elicottero Randa 36 con a bordo i fucilieri della Brigata Marina San Marco hanno fornito lo scenario esecutivo per una esercitazione di law enforcement in alto mare che si è svolta lunedì 22 aprile nel Canale di Sicilia Roma, 24 aprile 2024 - Randa 36, un elicottero SH-90 della Marina Militare, è decollato dal Distaccamento Operativo di Pantelleria dell'Operazione Mediterraneo Sicuro e, una volta raggiunto il Canale di Sicilia, ha permesso ai fucilieri della Brigata Marina San Marco di abbordare l'unità mercantile, in navigazione dal porto belga di Zeebrugge a quello greco del Pireo, per svolgere, una volta a bordo, attività di polizia d'alto mare mirata al controllo e alla prevenzione di eventuali attività illecite. L'intera esercitazione si è svolta in concorso fra la Marina Militare, la compagnia Italia Marittima SpA, l'equipaggio della "Ital Bonus" e Assarmatori, nel solco di una collaborazione instaurata da tempo e mirata ad assicurare la sicurezza delle linee di comunicazione via mare. "Le attività svolte insieme alla Marina Militare sono ormai costanti - commenta il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina - e queste esercitazioni mostrano l'elevato livello che è stato raggiunto nel corso degli anni. Tali operazioni rivestono una grande importanza per la tutela di chi è a bordo delle navi e del carico su rotte a rischio; fondamentali sono l'addestramento degli equipaggi e il ruolo svolto dalla Marina Militare italiana, prezioso e insostituibile a protezione anzitutto delle vite umane e della sicurezza della navigazione. Quanto sta accadendo in questi mesi, con le crescenti tensioni geopolitiche che coinvolgono anche il trasporto marittimo, rappresenta l'ennesima conferma dell'importanza di questo genere di attività coordinate fra Marina Militare e marina mercantile".



## Informazioni Marittime

### Trapani

#### Sicurezza in mare, esercitazione militare nel canale di Sicilia

Partendo da Pantelleria, i fucilieri della brigata San Marco della Marina sono saliti a bordo della portacontainer "Ital Bonus" di Italia Marittima. La portacontainer Ital Bonus della compagnia di navigazione Italia Marittima, parte del gruppo Evergreen, e l'elicottero Randa 36, con a bordo i fucilieri della Brigata Marina San Marco, hanno fornito lo scenario esecutivo per una esercitazione di law enforcement in alto mare che si è svolta lunedì scorso, 22 aprile nel Canale di Sicilia. Randa 36, un elicottero SH-90 della Marina militare, è decollato dal distaccamento operativo di Pantelleria dell'operazione "Mediterraneo Sicuro" e, una volta raggiunto il canale di Sicilia, ha permesso ai fucilieri della Brigata Marina San Marco di abbordare l'unità mercantile, in navigazione dal **porto** belga di Zeebrugge a quello greco del Pireo, per svolgere, una volta a bordo, attività di polizia d'alto mare mirata al controllo e alla prevenzione di eventuali attività illecite. L'intera esercitazione si è svolta in concorso fra la Marina Militare, la compagnia Italia Marittima l'equipaggio della "Ital Bonus" e Assarmatori, nel solco di una collaborazione instaurata da tempo e mirata ad assicurare la sicurezza delle linee di comunicazione via mare. «Le attività svolte insieme alla Marina Militare sono ormai costanti - commenta il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - e queste esercitazioni mostrano l'elevato livello che è stato raggiunto nel corso degli anni. Tali operazioni rivestono una grande importanza per la tutela di chi è a bordo delle navi e del carico su rotte a rischio; fondamentali sono l'addestramento degli equipaggi e il ruolo svolto dalla Marina Militare italiana, prezioso e insostituibile a protezione anzitutto delle vite umane e della sicurezza della navigazione. Quanto sta accadendo in questi mesi, con le crescenti tensioni geopolitiche che coinvolgono anche il trasporto marittimo, rappresenta l'ennesima conferma dell'importanza di questo genere di attività coordinate fra Marina Militare e marina mercantile». Condividi Tag economia Articoli correlati.



## Il Nautilus

### Focus

## Le deviazioni del Mar Rosso sovraccaricano i porti di transhipment del Mediterraneo

(Porto di Tanger Med; foto archivio Il Nautilus) I porti di transhipment del Mediterraneo occidentale sono alle prese con l'aumento dei volumi a causa delle deviazioni dal Mar Rosso Londra. I porti europei di tranship che servono il Mediterraneo hanno subito per ultimi le ripercussioni delle deviazioni dal Mar Rosso; molti dei porti avvertono aria di crisi e mancanza di capacità, nonché tempi di attesa più lunghi rispetto ai normali; cantieri per lo stoccaggio in affanno e con la grave congestione portuale minacciano le catene di approvvigionamento. Gli esperti di Economia Marittima avevano precedentemente previsto che i popolari porti di transhipment, tra cui Tanger-Med in Marocco e Algeciras in Spagna, avrebbero probabilmente registrato un aumento del traffico e dei volumi, poiché i vettori avrebbero iniziato ad adeguare i loro day-time nel 2024 dopo l'introduzione delle tasse sul carbonio dell'UE. Si prevedeva che il regolamento marittimo Fuel-EU, noto come 'Fit for55', avrebbe dovuto aumentare il volume delle merci trasbordate e l'uso di navi feeder. I probabili porti di transhipment sono stati identificati per una considerazione speciale nella legislazione, in quanto i vettori sponsorizzati aumenterebbero i trasbordi. Il Financial Times cita i dirigenti dei terminal container nel Mediterraneo occidentale che hanno affermato che tutti stanno registrando aumenti dei volumi nel 2024 attribuiti alle navi che deviano dalle rotte del Mar Rosso al Canale di Suez per viaggi intorno all'Africa. "Molte navi stanno scaricando i container nei porti della sponda occidentale del Mediterraneo, come Algeciras e Tangeri", scrive il Financial Times, nel suo ultimo rapporto economico. Questo ha causato interruzioni di carico - affermano gli analisti - mentre i porti critici lottano con forti aumenti dei volumi. A titolo di esempio, citano un aumento del 17% su base annua dei volumi di container a Barcellona nel febbraio 2024. All'inizio di aprile, si legge nel rapporto del Financial Time, Maersk ha avvertito i clienti nel suo European Market Update che stava adottando misure tra cui 'una serie di omissioni, deviazioni e aggiustamenti del flusso', per mitigare le pressioni delle alte densità di container sui piazzali dei porti da scalare. In particolare, Maersk ha dichiarato che sta monitorando i livelli di densità dei piazzali, in particolare a Barcellona, Tangeri e Algeciras. "A causa di una fila congestionata e di un aumento dei tempi di attesa al porto di Barcellona, la densità di piazzale è aumentata e i clienti sono gentilmente invitati a ritirare sia le loro unità di importazione e sia i container vuoti il prima possibile. Ad Algeciras e Tangeri, le condizioni meteorologiche avverse e i ritardi del flusso hanno contribuito a un risultato simile", ha consigliato Maersk ai suoi clienti. I dirigenti dell'Autorità portuale di Algeciras hanno detto al Financial Times che la loro struttura era 'abbastanza piena', avvertendo una capacità operativa 'molto limitata'. Hanno detto ai giornalisti che il terminal è impegnato ad accettare



(Porto di Tanger Med; foto archivio Il Nautilus) I porti di transhipment del Mediterraneo occidentale sono alle prese con l'aumento dei volumi a causa delle deviazioni dal Mar Rosso Londra. I porti europei di tranship che servono il Mediterraneo hanno subito per ultimi le ripercussioni delle deviazioni dal Mar Rosso; molti dei porti avvertono aria di crisi e mancanza di capacità, nonché tempi di attesa più lunghi rispetto ai normali, cantieri per lo stoccaggio in affanno e con la grave congestione portuale minacciano le catene di approvvigionamento. Gli esperti di Economia Marittima avevano precedentemente previsto che i popolari porti di transhipment, tra cui Tanger-Med in Marocco e Algeciras in Spagna, avrebbero probabilmente registrato un aumento del traffico e dei volumi, poiché i vettori avrebbero iniziato ad adeguare i loro day-time nel 2024 dopo l'introduzione delle tasse sul carbonio dell'UE. Si prevedeva che il regolamento marittimo Fuel-EU, noto come 'Fit for55', avrebbe dovuto aumentare il volume delle merci trasbordate e l'uso di navi feeder. I probabili porti di transhipment sono stati identificati per una considerazione speciale nella legislazione, in quanto i vettori sponsorizzati aumenterebbero i trasbordi. Il Financial Times cita i dirigenti dei terminal container nel Mediterraneo occidentale che hanno affermato che tutti stanno registrando aumenti dei volumi nel 2024 attribuiti alle navi che deviano dalle rotte del Mar Rosso al Canale di Suez per viaggi intorno all'Africa. "Molte navi stanno scaricando i container nei porti della sponda occidentale del Mediterraneo, come Algeciras e Tangeri", scrive il Financial Times, nel suo ultimo rapporto economico. Questo ha causato interruzioni di carico - affermano gli analisti - mentre i porti critici lottano con forti aumenti dei volumi. A titolo di esempio, citano un aumento del 17% su base annua dei volumi di container a Barcellona nel febbraio 2024. All'inizio di aprile, si legge nel rapporto del Financial Time, Maersk ha avvertito i clienti nel suo

## Il Nautilus

### Focus

---

una quantità limitata di merci per evitare una grave congestione. I dirigenti di Tangeri hanno fatto eco a un sentimento simile dicendo che il loro piazzale portuale è 'quasi pieno', scrive il Financial Times, osservando che navi sono regolarmente in attesa di ormeggi in questi porti. Ottimizzando le connessioni e riducendo i movimenti di trasbordo, oltre a ottenere movimenti aggiuntivi, Maersk ha affermato che i suoi team stanno lavorando per migliorare i livelli di densità. Gli analisti, tuttavia, avvertono che è probabile che le pressioni complessive continuino a causa della combinazione delle nuove regole dell'UE e dell'aspettativa che le navi portacontainer programmate per servire il Mediterraneo sulle rotte attraverso il Canale di Suez continueranno le deviazioni a breve termine. Abele Carruezzo.

## Informatore Navale

### Focus

## NORWEGIAN CRUISE LINE E FINCANTIERI CELEBRANO IL VARO DI NORWEGIAN AQUA

La cerimonia segna un'importante tappa nella costruzione della prima nave di prossima generazione della classe Prima Plus Norwegian Cruise Line (NCL) e Fincantieri hanno celebrato oggi presso lo stabilimento di Marghera (Venezia) il varo di Norwegian Aqua, la prima unità della classe Prima Plus Miami/Trieste, 23 aprile 2024 - Il varo dell'unità sancisce il completamento dei lavori esterni effettuati sulla nave per prepararla al debutto, previsto per l'aprile del 2025. Per celebrare l'importante evento, secondo un antico rito della tradizione marinara, due monete, che simboleggiano un'offerta agli antichi dei e dee del mare in cambio di buona fortuna e di una navigazione sicura per la nave, sono state saldate su Norwegian Aqua. "Siamo entusiasti di celebrare un'altra pietra miliare insieme ai nostri partner di Fincantieri, che sono parte integrante del viaggio delle navi della classe Prima e ci supportano nell'evoluzione della straordinaria esperienza che progettiamo e forniamo ai nostri ospiti", ha dichiarato David J. Herrera, Presidente di Norwegian Cruise Line. "L'aumento del 10% dello spazio, basato sulle preferenze indicate dagli ospiti delle navi di questa classe, ci garantisce maggiore flessibilità nell'ampliare le proposte e le suggestive ambientazioni a bordo, attraverso cui i passeggeri potranno rilassarsi ed esplorare Norwegian Aqua". Con 156.300 tonnellate di stazza lorda e una lunghezza di circa 322 metri, la nuova unità sarà più grande del 10% rispetto alle prime due navi della classe Prima, anch'esse costruite da Fincantieri, e disporrà di più spazio e più offerte innovative, tra cui l'Aqua Slidecoaster, le prime montagne russe e scivolo d'acqua ibridi al mondo, il Glow Court, un nuovo complesso sportivo digitale con pavimento interattivo a LED, e la Ocean Boulevard, la passeggiata all'aperto a 360 gradi più grande mai realizzata da NCL. La nave vanterà anche lussuose sistemazioni nell'area The Haven by Norwegian®, tra cui le prime Haven Duplex Suite di NCL dotate di tre camere da letto. "Siamo entusiasti di celebrare questo importante momento con Norwegian Cruise Line mentre assistiamo al varo di Norwegian Aqua, che rappresenta un nuovo capitolo della nostra storica collaborazione", ha dichiarato Luigi Matarazzo, Direttore Generale della Divisione Navi Mercantili di Fincantieri. "Siamo orgogliosi di far parte di questo viaggio di trasformazione, in cui puntiamo sull'innovazione, pietra miliare del nostro piano industriale, per spingerci oltre i confini e innalzare gli standard del settore". I lavori su Norwegian Aqua proseguiranno fino al debutto previsto per aprile 2025, quando la nave prenderà servizio, effettuando itinerari di sette giorni nei Caraibi con partenza da Port Canaveral, in Florida. Saranno previsti scali nelle destinazioni tropicali di Puerto Plata (Repubblica Dominicana), Tortola (Isole Vergini Britanniche), St. Thomas (Isole Vergini Americane) e Great Stirrup Cay, l'isola privata di NCL alle Bahamas. Dopo la stagione caraibica, da agosto 2025 a ottobre 2025 Norwegian Aqua effettuerà itinerari di cinque e sette giorni alle Bermuda



La cerimonia segna un'importante tappa nella costruzione della prima nave di prossima generazione della classe Prima Plus Norwegian Cruise Line (NCL) e Fincantieri hanno celebrato oggi presso lo stabilimento di Marghera (Venezia) il varo di Norwegian Aqua, la prima unità della classe Prima Plus Miami/Trieste, 23 aprile 2024 - Il varo dell'unità sancisce il completamento dei lavori esterni effettuati sulla nave per prepararla al debutto, previsto per l'aprile del 2025. Per celebrare l'importante evento, secondo un antico rito della tradizione marinara, due monete, che simboleggiano un'offerta agli antichi dei e dee del mare in cambio di buona fortuna e di una navigazione sicura per la nave, sono state saldate su Norwegian Aqua. "Siamo entusiasti di celebrare un'altra pietra miliare insieme ai nostri partner di Fincantieri, che sono parte integrante del viaggio delle navi della classe Prima e ci supportano nell'evoluzione della straordinaria esperienza che progettiamo e forniamo ai nostri ospiti", ha dichiarato David J. Herrera, Presidente di Norwegian Cruise Line. "L'aumento del 10% dello spazio, basato sulle preferenze indicate dagli ospiti delle navi di questa classe, ci garantisce maggiore flessibilità nell'ampliare le proposte e le suggestive ambientazioni a bordo, attraverso cui i passeggeri potranno rilassarsi ed esplorare Norwegian Aqua". Con 156.300 tonnellate di stazza lorda e una lunghezza di circa 322 metri, la nuova unità sarà più grande del 10% rispetto alle prime due navi della classe Prima, anch'esse costruite da Fincantieri, e disporrà di più spazio e più offerte innovative, tra cui l'Aqua Slidecoaster, le prime montagne russe e scivolo d'acqua ibridi al mondo, il Glow Court, un nuovo complesso sportivo digitale con pavimento interattivo a LED, e la Ocean Boulevard, la passeggiata all'aperto a 360 gradi più grande mai realizzata da NCL. La nave vanterà anche lussuose sistemazioni nell'area The Haven by Norwegian®, tra cui le prime Haven Duplex Suite di NCL dotate di tre

## Informatore Navale

### Focus

---

partendo da New York City, e successivamente crociere di cinque e sette giorni nei Caraibi orientali con partenza da Miami, la "capitale mondiale delle crociere", da ottobre 2025 ad aprile 2026. "La Classe Prima rappresenta una vera e propria evoluzione del brand", ha dichiarato Mark Kansley, Senior Vice President Hotel Operations di Norwegian Cruise Line. "Riceviamo il feedback degli ospiti dopo ogni crociera: apprezzano la natura intima e la maggiore varietà di ambienti raffinati in tutta la nave, per rilassarsi o esplorare le ambientazioni di bordo durante la vacanza. Non vediamo l'ora di scrivere il prossimo capitolo della nostra evoluzione, la Classe Prima Plus, coinvolgendo anche gli ospiti nel nostro viaggio".

### GRUPPO GRIMALDI: CONSEGNA IN COREA DEL SUD LA "GREAT ABIDJAN"

Quarta di sei nuovissime navi ro-ro multipurpose della classe "G5", sarà presto impiegata per il trasporto di rotabili e container tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale. Si è aggiunta alla sempre più grande e moderna flotta del Gruppo Grimaldi la Great Abidjan, quarta di sei unità ro-ro multipurpose dell'innovativa classe "G5" commissionate al cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd di Ulsan (Corea del Sud) Napoli, 24 aprile 2024 - Proprio presso il cantiere sudcoreano che si è svolta, il 23 aprile, la cerimonia di battesimo e di consegna della nuova nave. All'evento hanno partecipato, tra gli altri, Diego Pacella, Presidente di Grimaldi Deep Sea S.p.A., Amelia Grimaldi, Luigi Pacella Grimaldi, Euromed & Far East/Europe Line Manager del gruppo armatoriale partenopeo; in rappresentanza di Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd, erano presenti Hyung Kwan Kim, Eui Sung Yoon e Sang Ho Jin, rispettivamente Presidente, Executive Vice President e Vice President del cantiere. Madrina della nave, l'Ambasciatrice d'Italia a Seoul Emilia Gatto, la quale ha colto l'occasione per ribadire l'importanza dei rapporti commerciali tra Italia e Corea del Sud e ringraziare entrambe le società, che forniscono un esempio eccellente di collaborazione tra i due Paesi. Lunga 250 metri, larga 38 metri e con una portata lorda di 45.684 tonnellate, il design della Great Abidjan e delle sue gemelle è il frutto di un attento studio delle esigenze del Gruppo e di quelle della sua clientela: grazie ad una configurazione interna innovativa e completamente customizzata, le navi della classe G5 possono trasportare ben 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 CEU (Car Equivalent Unit) e 2.000 TEU (Twenty foot Equivalent Unit). Rispetto alla precedente classe G4, le nuove unità hanno una capacità rotabili invariata, mentre è raddoppiata quella per i container. Oltre che per la sua capacità di carico, la Great Abidjan si distingue per le numerose soluzioni tecnologiche all'avanguardia finalizzate all'efficientamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale. Di fatto, la Great Abidjan è capace di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> per tonnellata trasportata fino al 43% rispetto alle altre navi con-ro multipurpose della flotta Grimaldi. " La Grande Abidjan è il risultato di una lunga e proficua collaborazione con Hyundai Mipo Dockyard la quale potrebbe continuare nel futuro per il rinnovamento della nostra flotta", ha dichiarato Diego Pacella, Presidente di Grimaldi Deep Sea S.p.A. " La nave, che prende il nome di un porto servito da anni dal nostro Gruppo, sarà presto impiegata, come le sue tre gemelle già operative, sui nostri collegamenti a lungo raggio tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale", ha concluso Diego Pacella.

Informatore Navale	
GRUPPO GRIMALDI: CONSEGNA IN COREA DEL SUD LA "GREAT ABIDJAN"	
04/24/2024 19:24	
<p>Quarta di sei nuovissime navi ro-ro multipurpose della classe "G5", sarà presto impiegata per il trasporto di rotabili e container tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale. Si è aggiunta alla sempre più grande e moderna flotta del Gruppo Grimaldi la Great Abidjan, quarta di sei unità ro-ro multipurpose dell'innovativa classe "G5" commissionate al cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd di Ulsan (Corea del Sud) Napoli, 24 aprile 2024 - Proprio presso il cantiere sudcoreano che si è svolta, il 23 aprile, la cerimonia di battesimo e di consegna della nuova nave. All'evento hanno partecipato, tra gli altri, Diego Pacella, Presidente di Grimaldi Deep Sea S.p.A., Amelia Grimaldi, Luigi Pacella Grimaldi, Euromed &amp; Far East/Europe Line Manager del gruppo armatoriale partenopeo; in rappresentanza di Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd, erano presenti Hyung Kwan Kim, Eui Sung Yoon e Sang Ho Jin, rispettivamente Presidente, Executive Vice President e Vice President del cantiere. Madrina della nave, l'Ambasciatrice d'Italia a Seoul Emilia Gatto, la quale ha colto l'occasione per ribadire l'importanza dei rapporti commerciali tra Italia e Corea del Sud e ringraziare entrambe le società, che forniscono un esempio eccellente di collaborazione tra i due Paesi. Lunga 250 metri, larga 38 metri e con una portata lorda di 45.684 tonnellate, il design della Great Abidjan e delle sue gemelle è il frutto di un attento studio delle esigenze del Gruppo e di quelle della sua clientela: grazie ad una configurazione interna innovativa e completamente customizzata, le navi della classe G5 possono trasportare ben 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 CEU (Car Equivalent Unit) e 2.000 TEU (Twenty foot Equivalent Unit). Rispetto alla precedente classe G4, le nuove unità hanno una capacità rotabili invariata, mentre è raddoppiata quella per i container. Oltre che per la sua capacità di carico, la Great Abidjan si distingue per le numerose soluzioni tecnologiche all'avanguardia finalizzate all'efficientamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale. Di fatto, la Great Abidjan è capace di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> per tonnellata trasportata fino al 43% rispetto alle altre navi con-ro multipurpose della flotta Grimaldi. " La Grande Abidjan è il risultato di una lunga e proficua collaborazione con Hyundai Mipo Dockyard la quale potrebbe continuare nel futuro per il rinnovamento della nostra flotta", ha dichiarato Diego Pacella, Presidente di Grimaldi Deep Sea S.p.A. " La nave, che prende il nome di un porto servito da anni dal nostro Gruppo, sarà presto impiegata, come le sue tre gemelle già operative, sui nostri collegamenti a lungo raggio tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale", ha concluso Diego Pacella.</p>	

## Informazioni Marittime

### Focus

## Formazione marittimi, Grimaldi e IMAT rinnovano intesa

Altri cinque anni di collaborazione tra il centro di formazione di Castel Volturno e il gruppo armatoriale di Napoli. Il gruppo Grimaldi e IMAT, il centro di formazione marittimi di Castel Volturno, in provincia di Napoli, hanno rinnovato l'accordo quinquennale di collaborazione per la formazione degli equipaggi impiegati a bordo delle navi della compagnia partenopea. L'intesa punta ad un duplice obiettivo: mantenere e migliorare ulteriormente il livello qualitativo del personale imbarcato ed adeguarne le competenze in vista dell'evoluzione tecnologica delle navi che entreranno in servizio nei prossimi anni. Dall'addestramento obbligatorio normato a livello internazionale (STCW) la partnership tra Gruppo Grimaldi e IMAT si è progressivamente trasformata, includendo, nel corso del primo quinquennio di collaborazione strutturata, l'erogazione di cicli formativi fortemente orientati sulle specifiche esigenze operative dell'armatore. È il caso, ad esempio, del training realizzato con l'ingresso della prima unità ibrida nella flotta della compagnia, con gli istruttori del Centro che hanno elaborato e sviluppato il corso "battery pack" prima ancora che la nave uscisse dai cantieri. Lo stesso vale per il training di contenimento (antincendio) per migliorare i livelli di sicurezza sui servizi di trasporto dedicati ai veicoli elettrici, frutto di uno studio durato un anno e mezzo. «Il rinnovo del piano quadro di formazione aziendale del Gruppo Grimaldi in collaborazione con un partner specializzato come IMAT garantisce un'offerta formativa di alta qualità e adatta alle esigenze specifiche dell'azienda. Questo è un passo fondamentale per garantire il successo delle nostre risorse umane: grazie a un programma di formazione ben strutturato e costantemente aggiornato, i nostri marittimi potranno acquisire le competenze necessarie per raggiungere gli obiettivi aziendali e contribuire così al successo complessivo della compagnia», commenta Marcello Pica, Marine HR Director di Grimaldi Deep Sea, società del Gruppo Grimaldi. «La scelta di IMAT di strutturare i rapporti con le compagnie marittime sta risultando vincente», commenta l'amministratrice unica dell'IMAT, Erminia Della Monica. «Le grandi trasformazioni tecnologiche che stanno investendo l'industria dello shipping rendono sempre più necessarie competenze di alto livello da parte degli equipaggi. Il Gruppo Grimaldi, con la sua strategia incentrata su uno sviluppo sempre più sostenibile, ha colto questa esigenza per tempo, contribuendo a preservare l'alta specializzazione del personale impiegato a bordo della sua flotta». Il nuovo accordo IMAT garantirà al Gruppo Grimaldi l'accesso alla formazione del personale per le tecnologie più innovative impiegate nel settore dello shipping. A breve il Centro installerà un vero motore dual fuel, già acquistato, da 250 tonnellate, oltre a un secondo motore di ultima generazione ibrida in grado di utilizzare come combustibili sia metanolo sia ammoniac. «Si tratta di una rivoluzione radicale nell'ambito della formazione», sottolinea Della Monica. «L'obiettivo è sostituire la tradizionale



Altri cinque anni di collaborazione tra il centro di formazione di Castel Volturno e il gruppo armatoriale di Napoli. Il gruppo Grimaldi e IMAT, il centro di formazione marittimi di Castel Volturno, in provincia di Napoli, hanno rinnovato l'accordo quinquennale di collaborazione per la formazione degli equipaggi impiegati a bordo delle navi della compagnia partenopea. L'intesa punta ad un duplice obiettivo: mantenere e migliorare ulteriormente il livello qualitativo del personale imbarcato ed adeguarne le competenze in vista dell'evoluzione tecnologica delle navi che entreranno in servizio nei prossimi anni. Dall'addestramento obbligatorio normato a livello internazionale (STCW) la partnership tra Gruppo Grimaldi e IMAT si è progressivamente trasformata, includendo, nel corso del primo quinquennio di collaborazione strutturata, l'erogazione di cicli formativi fortemente orientati sulle specifiche esigenze operative dell'armatore. È il caso, ad esempio, del training realizzato con l'ingresso della prima unità ibrida nella flotta della compagnia, con gli istruttori del Centro che hanno elaborato e sviluppato il corso "battery pack" prima ancora che la nave uscisse dai cantieri. Lo stesso vale per il training di contenimento (antincendio) per migliorare i livelli di sicurezza sui servizi di trasporto dedicati ai veicoli elettrici, frutto di uno studio durato un anno e mezzo. «Il rinnovo del piano quadro di formazione aziendale del Gruppo Grimaldi in collaborazione con un partner specializzato come IMAT garantisce un'offerta formativa di alta qualità e adatta alle esigenze specifiche dell'azienda. Questo è un passo fondamentale per garantire il successo delle nostre risorse umane: grazie a un programma di formazione ben strutturato e costantemente aggiornato, i nostri marittimi potranno acquisire le competenze necessarie per raggiungere gli obiettivi aziendali e contribuire così al successo complessivo della compagnia», commenta Marcello Pica, Marine HR Director di Grimaldi Deep Sea, società del Gruppo Grimaldi. «La scelta di IMAT di strutturare i rapporti con le compagnie marittime sta

## Informazioni Marittime

### Focus

---

simulazione con un'esperienza reale, a diretto contatto con i comandi, le apparecchiature, i sistemi che i marittimi troveranno a bordo delle navi. Al pari delle compagnie stiamo investendo moltissimo nelle prossime tecnologie che rivoluzioneranno il settore, in modo da essere già pronti per le richieste che arriveranno in futuro». Condividi Tag grimaldi marittimi formazione Articoli correlati.

## Port News

### Focus

## Varata a Marghera la Norwegian Aqua

Norwegian Cruise Line (NCL) e Fincantieri hanno celebrato oggi presso lo stabilimento di Marghera (Venezia) il varo di Norwegian Aqua, la prima unità della classe Prima Plus. Il varo dell'unità sancisce il completamento dei lavori esterni effettuati sulla nave per prepararla al debutto, previsto per l'aprile del 2025. Per celebrare l'importante evento, secondo un antico rito della tradizione marinara, due monete, che simboleggiano un'offerta agli antichi dei e dee del mare in cambio di buona fortuna e di una navigazione sicura per la nave, sono state saldate su Norwegian Aqua. Siamo entusiasti di celebrare un'altra pietra miliare insieme ai nostri partner di Fincantieri, che sono parte integrante del viaggio delle navi della classe Prima e ci supportano nell'evoluzione della straordinaria esperienza che progettiamo e forniamo ai nostri ospiti, ha dichiarato David J. Herrera, Presidente di Norwegian Cruise Line. L'aumento del 10% dello spazio, basato sulle preferenze indicate dagli ospiti delle navi di questa classe, ci garantisce maggiore flessibilità nell'ampliare le proposte e le suggestive ambientazioni a bordo, attraverso cui i passeggeri potranno rilassarsi ed esplorare Norwegian Aqua. Con 156.300 tonnellate di stazza lorda e una lunghezza di circa 322 metri, la nuova unità sarà più grande del 10% rispetto alle prime due navi della classe Prima, anch'esse costruite da Fincantieri, e disporrà di più spazio e più offerte innovative, tra cui l'Aqua Slidecoaster, le prime montagne russe e scivolo d'acqua ibridi al mondo, il Glow Court, un nuovo complesso sportivo digitale con pavimento interattivo a LED, e la Ocean Boulevard, la passeggiata all'aperto a 360 gradi più grande mai realizzata da NCL. La nave vanterà anche lussuose sistemazioni nell'area The Haven by Norwegian®, tra cui le prime Haven Duplex Suite di NCL dotate di tre camere da letto. Siamo entusiasti di celebrare questo importante momento con Norwegian Cruise Line mentre assistiamo al varo di Norwegian Aqua, che rappresenta un nuovo capitolo della nostra storica collaborazione, ha dichiarato Luigi Matarazzo, Direttore Generale della Divisione Navi Mercantili di Fincantieri. Siamo orgogliosi di far parte di questo viaggio di trasformazione, in cui puntiamo sull'innovazione, pietra miliare del nostro piano industriale, per spingerci oltre i confini e innalzare gli standard del settore. I lavori su Norwegian Aqua proseguiranno fino al debutto previsto per aprile 2025, quando la nave prenderà servizio, effettuando itinerari di sette giorni nei Caraibi con partenza da Port Canaveral, in Florida. Saranno previsti scali nelle destinazioni tropicali di Puerto Plata (Repubblica Dominicana), Tortola (Isole Vergini Britanniche), St. Thomas (Isole Vergini Americane) e Great Stirrup Cay, l'isola privata di NCL alle Bahamas. Dopo la stagione caraibica, da agosto 2025 a ottobre 2025 Norwegian Aqua effettuerà itinerari di cinque e sette giorni alle Bermuda partendo da New York City, e successivamente crociere di cinque e sette giorni nei Caraibi orientali con partenza da Miami, la capitale mondiale delle crociere,



Norwegian Cruise Line (NCL) e Fincantieri hanno celebrato oggi presso lo stabilimento di Marghera (Venezia) il varo di Norwegian Aqua, la prima unità della classe Prima Plus. Il varo dell'unità sancisce il completamento dei lavori esterni effettuati sulla nave per prepararla al debutto, previsto per l'aprile del 2025. Per celebrare l'importante evento, secondo un antico rito della tradizione marinara, due monete, che simboleggiano un'offerta agli antichi dei e dee del mare in cambio di buona fortuna e di una navigazione sicura per la nave, sono state saldate su Norwegian Aqua. "Siamo entusiasti di celebrare un'altra pietra miliare insieme ai nostri partner di Fincantieri, che sono parte integrante del viaggio delle navi della classe Prima e ci supportano nell'evoluzione della straordinaria esperienza che progettiamo e forniamo ai nostri ospiti", ha dichiarato David J. Herrera, Presidente di Norwegian Cruise Line. "L'aumento del 10% dello spazio, basato sulle preferenze indicate dagli ospiti delle navi di questa classe, ci garantisce maggiore flessibilità nell'ampliare le proposte e le suggestive ambientazioni a bordo, attraverso cui i passeggeri potranno rilassarsi ed esplorare Norwegian Aqua". Con 156.300 tonnellate di stazza lorda e una lunghezza di circa 322 metri, la nuova unità sarà più grande del 10% rispetto alle prime due navi della classe Prima, anch'esse costruite da Fincantieri, e disporrà di più spazio e più offerte innovative, tra cui l'Aqua Slidecoaster, le prime montagne russe e scivolo d'acqua ibridi al mondo, il Glow Court, un nuovo complesso sportivo digitale con pavimento interattivo a LED, e la Ocean Boulevard, la passeggiata all'aperto a 360 gradi più grande mai realizzata da NCL. La nave vanterà anche lussuose sistemazioni nell'area The Haven by Norwegian®, tra cui le prime Haven Duplex Suite di NCL dotate di tre camere da letto. "Siamo entusiasti di celebrare questo importante momento con Norwegian Cruise Line mentre assistiamo al varo di Norwegian Aqua, che rappresenta un nuovo capitolo della nostra storica collaborazione", ha dichiarato

## Port News

### Focus

---

da ottobre 2025 ad aprile 2026. La Classe Prima rappresenta una vera e propria evoluzione del brand, ha dichiarato Mark Kansley, Senior Vice President Hotel Operations di Norwegian Cruise Line. Riceviamo il feedback degli ospiti dopo ogni crociera: apprezzano la natura intima e la maggiore varietà di ambienti raffinati in tutta la nave, per rilassarsi o esplorare le ambientazioni di bordo durante la vacanza. Non vediamo l'ora di scrivere il prossimo capitolo della nostra evoluzione, la Classe Prima Plus, coinvolgendo anche gli ospiti nel nostro viaggio.

## Gruppo Grimaldi, consegnata in Corea del Sud la Great Abidjan

Quarta di sei unità ro-ro multipurpose della classe "G5", è lunga 250 metri, larga 38 metri e con una portata lorda di 45.684 tonnellate. Può trasportare 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 ceu e 2.000 teu Napoli - New entry nella flotta del gruppo Grimaldi. E' stata consegnata in Corea del Sud la Great Abidjan, quarta di sei unità ro-ro multipurpose dell'innovativa classe "G5" commissionate al cantiere Hyundai Mipo Dockyard di Ulsan . Ed è proprio presso il cantiere sudcoreano che si è svolta, il 23 aprile, la cerimonia di battesimo e di consegna della nuova nave. All'evento hanno partecipato , tra gli altri, Diego Pacella, presidente di Grimaldi Deep Sea, Amelia Grimaldi, Luigi Pacella Grimaldi, Euromed & Far East/Europe Line Manager del gruppo armatoriale partenopeo, mentre in rappresentanza di Hyundai Mipo Dockyard erano presenti Hyung Kwan Kim, Eui Sung Yoon e Sang Ho Jin, rispettivamente presidente, executive vice president e vice president del cantiere . Madrina della nave, l'ambasciatrice d'Italia a Seoul, Emilia Gatto , la quale ha colto l'occasione per ribadire l'importanza dei rapporti commerciali tra Italia e Corea del Sud e ringraziare entrambe le società, che forniscono un esempio eccellente di collaborazione tra i due Paesi. Lunga 250 metri, larga 38 metri e con una portata lorda di 45.684 tonnellate, il design della Great Abidjan e delle sue gemelle è il frutto di un attento studio delle esigenze del gruppo e di quelle della sua clientela. Grazie a una configurazione interna innovativa e completamente customizzata, le navi della classe G5 possono trasportare 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 ceu (car equivalent unit) e 2.000 teu (twenty foot equivalent unit). Rispetto alla precedente classe G4, le nuove unità hanno una capacità rotabili invariata, mentre è raddoppiata quella per i container. Oltre che per la sua capacità di carico, la Great Abidjan si distingue per le numerose soluzioni tecnologiche all'avanguardia finalizzate all'efficientamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale. Di fatto, la Great Abidjan è capace di ridurre le emissioni di CO2 per tonnellata trasportata fino al 43% rispetto alle altre navi con-ro multipurpose della flotta Grimaldi. "La Grande Abidjan è il risultato di una lunga e proficua collaborazione con Hyundai Mipo Dockyard la quale potrebbe continuare nel futuro per il rinnovamento della nostra flotta ", ha dichiarato Diego Pacella.



Quarta di sei unità ro-ro multipurpose della classe "G5", è lunga 250 metri, larga 38 metri e con una portata lorda di 45.684 tonnellate. Può trasportare 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 ceu e 2.000 teu Napoli - New entry nella flotta del gruppo Grimaldi. E' stata consegnata in Corea del Sud la Great Abidjan, quarta di sei unità ro-ro multipurpose dell'innovativa classe "G5" commissionate al cantiere Hyundai Mipo Dockyard di Ulsan . Ed è proprio presso il cantiere sudcoreano che si è svolta, il 23 aprile, la cerimonia di battesimo e di consegna della nuova nave. All'evento hanno partecipato , tra gli altri, Diego Pacella, presidente di Grimaldi Deep Sea, Amelia Grimaldi, Luigi Pacella Grimaldi, Euromed & Far East/Europe Line Manager del gruppo armatoriale partenopeo, mentre in rappresentanza di Hyundai Mipo Dockyard erano presenti Hyung Kwan Kim, Eui Sung Yoon e Sang Ho Jin, rispettivamente presidente, executive vice president e vice president del cantiere . Madrina della nave, l'ambasciatrice d'Italia a Seoul, Emilia Gatto , la quale ha colto l'occasione per ribadire l'importanza dei rapporti commerciali tra Italia e Corea del Sud e ringraziare entrambe le società, che forniscono un esempio eccellente di collaborazione tra i due Paesi. Lunga 250 metri, larga 38 metri e con una portata lorda di 45.684 tonnellate, il design della Great Abidjan e delle sue gemelle è il frutto di un attento studio delle esigenze del gruppo e di quelle della sua clientela. Grazie a una configurazione interna innovativa e completamente customizzata, le navi della classe G5 possono trasportare 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 ceu (car equivalent unit) e 2.000 teu (twenty foot equivalent unit). Rispetto alla precedente classe G4, le nuove unità hanno una capacità rotabili invariata, mentre è raddoppiata quella per i container. Oltre che per la sua capacità di carico, la Great Abidjan si distingue per le numerose soluzioni tecnologiche all'avanguardia finalizzate all'efficientamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale. Di fatto, la Great Abidjan è capace di ridurre le emissioni di CO2 per tonnellata

## Rinnovata la partnership tra gruppo Grimaldi e Imat per la formazione a bordo

24 Aprile 2024 Redazione Accordo quinquennale anche in vista dell'evoluzione tecnologica delle nuove navi Napoli - Il gruppo Grimaldi e Imat hanno rinnovato l'accordo quinquennale di collaborazione per la formazione degli equipaggi impiegati a bordo delle navi della compagnia partenopea. L'intesa punta ad un duplice obiettivo : mantenere e migliorare ulteriormente il livello qualitativo del personale imbarcato ed adeguarne le competenze in vista dell'evoluzione tecnologica delle navi che entreranno in servizio nei prossimi anni. Dall'addestramento obbligatorio normato a livello internazionale la partnership si è progressivamente trasformata, includendo, nel corso del primo quinquennio di collaborazione strutturata, l'erogazione di cicli formativi fortemente orientati sulle specifiche esigenze operative dell'armatore. "Grazie a un programma di formazione ben strutturato e costantemente aggiornato, i nostri marittimi potranno acquisire le competenze necessarie per raggiungere gli obiettivi aziendali e contribuire così al successo complessivo della compagnia", commenta Marcello Pica , marine HR director di Grimaldi Deep Sea, società del gruppo Grimaldi. "La scelta di Imat di strutturare i rapporti con le compagnie marittime sta risultando vincente", spiega l'amministratore unico dell'Academy, Erminia Della Monica . "Le grandi trasformazioni tecnologiche che stanno investendo l'industria dello shipping rendono sempre più necessarie competenze di alto livello da parte degli equipaggi". Il nuovo accordo Imat garantirà al gruppo Grimaldi l'accesso alla formazione del personale per le tecnologie più innovative impiegate nel settore dello shipping . A breve infatti il entro installerà un vero motore dual fuel, già acquistato, da 250 tonnellate, oltre a un secondo motore di ultima generazione ibrida in grado di utilizzare come combustibili sia metanolo sia ammoniac.

