



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 06 dicembre 2023**



Prime Pagine

06/12/2023	Corriere della Sera Prima pagina del 06/12/2023	8
06/12/2023	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 06/12/2023	9
06/12/2023	Il Foglio Prima pagina del 06/12/2023	10
06/12/2023	Il Giornale Prima pagina del 06/12/2023	11
06/12/2023	Il Giorno Prima pagina del 06/12/2023	12
06/12/2023	Il Manifesto Prima pagina del 06/12/2023	13
06/12/2023	Il Mattino Prima pagina del 06/12/2023	14
06/12/2023	Il Messaggero Prima pagina del 06/12/2023	15
06/12/2023	Il Resto del Carlino Prima pagina del 06/12/2023	16
06/12/2023	Il Secolo XIX Prima pagina del 06/12/2023	17
06/12/2023	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 06/12/2023	18
06/12/2023	Il Tempo Prima pagina del 06/12/2023	19
06/12/2023	Italia Oggi Prima pagina del 06/12/2023	20
06/12/2023	La Nazione Prima pagina del 06/12/2023	21
06/12/2023	La Repubblica Prima pagina del 06/12/2023	22
06/12/2023	La Stampa Prima pagina del 06/12/2023	23
06/12/2023	MF Prima pagina del 06/12/2023	24

Primo Piano

05/12/2023	Ansa Benvenuti (Culmv), no al lavoro a chiamata dipendenti terminal	25
------------	---	----

05/12/2023	ilsecoloxix.it		26
Le future rotte dei trasporti marittimi tra riforme e crisi internazionali al decimo Forum "Shipping and Intermodal Transport"			
05/12/2023	ilsecoloxix.it		28
Forum shipping, il presidente di Assoport: "Serve una linea strategica unica e maggiore autonomia finanziaria"			
05/12/2023	ilsecoloxix.it	<i>Licia Casali, Francesco Ferrari, Alberto Quarati</i>	29
Riforma dei porti, Rixi: "Verso un coordinamento nazionale". Bucci: "Io presidente dell'Authority? Farò il sindaco fino al 2027"			
05/12/2023	Ship Mag		35
Giampieri (Assoport): "Basta con le isole autonome"			
05/12/2023	Ship Mag		36
Benvenuti (Culmv): "I contratti a chiamata nei terminal? Idea improponibile"			
05/12/2023	Ship Mag		37
Giampieri e Sommariva: no al contratto a intermittenza nei porti			
05/12/2023	Shipping Italy		39
Nel rinnovo del Ccnl porti emerge una frattura datoriale sul contratto a intermittenza			

Trieste

05/12/2023	Ansa		41
Siot, 44,4 mln per il 'terminale del futuro' a Trieste			
05/12/2023	Informare		42
SIOT-TAL investirà 44,4 milioni di euro per il potenziamento del Terminale Marino di Trieste Lavori affidati alla Fincantieri Infrastructure Opere Marittime			
05/12/2023	Informatore Navale		43
SIOT INVESTE 44,4 MILIONI PER IL POTENZIAMENTO DEL TERMINALE MARINO DI TRIESTE			
05/12/2023	Informazioni Marittime		45
A Trieste SIOT investe 44 milioni per potenziare il terminale marino			
05/12/2023	Messaggero Marittimo		47
Trieste, oltre 44 milioni per potenziare il Terminal Marino. Incarico a Fincantieri			
05/12/2023	Rai News		49
Trieste, 44 milioni per rinnovare il terminal Siot			
05/12/2023	Ship Mag		50
Fincantieri realizzerà i lavori per il potenziamento del terminale Marino di Trieste			
05/12/2023	Shipping Italy		52
Il terminal Siot - Tal di Trieste affida a Fincantieri un progetto di potenziamento da 44 milioni			
05/12/2023	Trieste Prima		54
Siot, investimento record da 44milioni: sarà potenziato il terminal			

Venezia

05/12/2023	La Gazzetta Marittima		55
Venezia e Chioggia 3° variazione			
05/12/2023	La Gazzetta Marittima		56
Confetra Nord, il vertice			

05/12/2023	Ship Mag	57
Porti, Psa Italy supera i 2 milioni di teu e investe 100 milioni di euro		
06/12/2023	Shipping Italy	59
Monito di Psa sull'allarme sovraccapacità portuale nei container in Italia		

Savona, Vado

05/12/2023	Savona News	61
Concessioni demaniali, un protocollo tra Comuni di Savona, Vado e Albissola con l'Autorità di sistema portuale		
05/12/2023	Shipping Italy	62
Alkion ed Edison vogliono più navi in arrivo a Vado Ligure e a Porto Viro		
06/12/2023	Shipping Italy	63
L'annuncio di Luigi Negri: "Logtainer diventerà impresa ferroviaria per il trasporto container"		

Genova, Voltri

06/12/2023	La Gazzetta Marittima	66
L'Accademia della Marina con il De Wave Group		
05/12/2023	Ship Mag	67
Bucci: "La riforma dei porti deve portare a un sistema snello a maggioranza pubblica"		
05/12/2023	Ship Mag	68
Piacenza: "Entro aprile posizionato il primo cassone della diga di Genova"		

Ravenna

05/12/2023	Cronaca di Ravenna	69
CGIL. L'occupazione tiene, ma i precari sono in crescita		
05/12/2023	Ravenna Today	72
Osservatorio Ires: cresce la popolazione ravennate, ma 100% del territorio a rischio idrogeologico		
05/12/2023	Risveglio Duemila	74
Osservatorio Ires, a Ravenna l'economia frena. L'alluvione pesa soprattutto sul turismo		

Livorno

05/12/2023	Corriere Marittimo	77
Livorno, lo stabilimento Solvay celebra il Safety Day 2023		
05/12/2023	Corriere Marittimo	78
Via formale al Marina di Livorno, il nuovo porto turistico da 600 posti barca		
05/12/2023	Il Nautilus	80
Livorno: arriva la svolta sul Marina del Mediceo		

05/12/2023	Informatore Navale	82
<hr/>		
05/12/2023	Informazioni Marittime	84
<hr/>		
05/12/2023	La Gazzetta Marittima	86
<hr/>		
05/12/2023	La Gazzetta Marittima	87
<hr/>		
05/12/2023	La Gazzetta Marittima	89
<hr/>		
05/12/2023	La Gazzetta Marittima	90
<hr/>		
05/12/2023	Messaggero Marittimo	91
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

05/12/2023	Shipping Italy	93
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

05/12/2023	CivOnline	94
<hr/>		
05/12/2023	La Gazzetta Marittima	95
<hr/>		
05/12/2023	La Provincia di Civitavecchia	97
<hr/>		

Napoli

05/12/2023	Informazioni Marittime	98
<hr/>		

Salerno

05/12/2023	Gazzetta di Salerno	<i>Pietro Pizzolla</i>	99
<hr/>			

Brindisi

05/12/2023	Brindisi Report	100
<hr/>		

05/12/2023	Brindisi Report	102
Incidente aeronautico e operazioni antinquinamento: esercitazione in mare		
05/12/2023	Il Nautilus	103
Marine di Puglia: lo sviluppo a misura di destinazione		
05/12/2023	Il Nautilus	104
ESERCITAZIONE COMPLESSA ORGANIZZATA DALLA GUARDIA COSTIERA DI BRINDISI		

Taranto

05/12/2023	Informare	105
L'ACGM conferma il no alla costituzione di un'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo a Taranto A seguito della marcia indietro dell'AdSP, l'antitrust non proporrà ricorso al TAR		
05/12/2023	Rai News	106
Per la prima volta in Italia il veliero più grande dell'America Latina		
05/12/2023	Rai News	107
Nel porto di Taranto la nave a vela più grande e veloce dell'America Latina		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

05/12/2023	Agenparl	108
PORTI, M5S: SALVINI SGOMITA SU ETS MA NEANCHE LESSE NOSTRO EMENDAMENTO SU GIOIA TAURO		
05/12/2023	FerPress	109
Agostinelli (Porti Mari Tirreno Meridionale e Ionio): bene Salvini a Bruxelles su moratoria Ets		
05/12/2023	Informare	110
Il presidente dell'AdSP ha ribadito i rischi per il porto di Gioia Tauro		
05/12/2023	Informatore Navale	111
AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio - Dichiarazione del presidente Agostinelli in merito all'intervento del ministro Salvini		
05/12/2023	Ship Mag	112
Allarme Ets, Agostinelli: "Bene l'intervento di Salvini nel consiglio d'Europa		

Olbia Golfo Aranci

05/12/2023	Olbia Notizie	113
Anche a Olbia capitaneria di porto e vigili del fuoco celebrano la patrona Santa Barbara		

Cagliari

05/12/2023	La Gazzetta Marittima	114
Tutti a bordo con la Lega Navale		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

05/12/2023	Stretto Web	115
Messina, smascherata la bufala del traghettamento veloce "a batteria"		

05/12/2023	TempoStretto	117
Ecco le motrici elettriche per ridurre i tempi di attraversamento dei treni nello Stretto VIDEO		

Trapani

05/12/2023	Ship Mag	118
Liberty Lines festeggia il varo della nuova nave HSC Vittorio Morace		

Focus

05/12/2023	Agenparl	119
Porti, Campomenosi (Lega), Salvini porta questione Ets in Ue		
05/12/2023	Il Nautilus	120
Report on Green Shipping Corridor, nel 2023 iniziative raddoppiate		
05/12/2023	Il Nautilus	122
Zero Emission Port Alliance lanciata alla COP28		
05/12/2023	La Gazzetta Marittima	123
Crociere d'inverno al top		
05/12/2023	La Gazzetta Marittima	125
GNV cerca personale di bordo		
05/12/2023	La Gazzetta Marittima	126
Grimaldi seleziona personale		
05/12/2023	Messaggero Marittimo	127
Bene l'intervento di Salvini in Consiglio Ue sui danni dell'ETS ai porti italiani		
05/12/2023	Sea Reporter	128
Porti, Campomenosi: Salvini porta questione Ets in Ue		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Gli scontri a Khan Younis Gaza, l'assalto finale

di Davide Frattini alle pagine 20 e 21



Transizioni difficili

CONFLITTI (E FALSITÀ) SUL CLIMA

di Maurizio Ferrera

Sapevamo che la transizione energetica non sarebbe stata una passeggiata dal punto di vista politico. I contrasti che stanno emergendo in seno alla Conferenza sul clima (COP28) in corso a Dubai ne sono una evidente conferma. La divergenza più rilevante è quella fra Paesi sviluppati e Paesi in via di sviluppo: i secondi rivendicano il diritto a una transizione più lenta e/o a compensazioni da parte delle economie più ricche, le principali responsabili «storiche» degli attuali livelli di inquinamento. Dietro a questo esplicito conflitto fra interessi si nascondono tuttavia questioni più complesse e spinose.

Fra i Paesi in via di sviluppo sono inclusi Cina, Russia e le cosiddette autocratie petrolifere del Golfo, come Emirati, Qatar e Arabia Saudita. Oltre che consumatori di energia fossile, questi Paesi sono anche i principali produttori di idrocarburi. Il loro interesse è quello di salvaguardare il più a lungo possibile i proventi delle loro esportazioni. In Russia la posta in gioco è soprattutto il profitto degli oligarchi. Nelle autocratie del Golfo e in Cina l'obiettivo è anche quello di finanziare lo sviluppo delle energie rinnovabili. Le affermazioni del presidente emiratino della COP28 riflettono questa strategia. Sultan Al Jaber ha chiesto di sostituire l'obiettivo dell'eliminazione delle energie fossili (phase out) con la loro riduzione (phase down).

continua a pagina 34

In migliaia per l'addio a Padova. Il vescovo: amate di più e meglio. La sorella: mi farà da angelo custode

«Giulia, ora sei una stella»

Le lacrime, gli applausi, il rumore. Il padre: ti lascio andare, aiutaci a cambiare



di Marco Imarisio

Un lungo abbraccio. Le lacrime. Gli applausi. Il rumore. Così come aveva chiesto la famiglia di Giulia Cecchettin per i funerali.

da pagina 2 a pagina 9

IL DISCORSO DEL GENITORE

«Il mio appello agli uomini»

di Gino Cecchettin

Crissimi tutti, abbiamo vissuto un tempo di profonda angoscia: ci ha travolto una tempesta terribile e anche adesso questa pioggia di dolore sembra non finire mai. Ci siamo bagnati, infreddoliti, ma ringrazio le tante persone che si sono strette attorno a noi per portarci il calore del loro abbraccio.

continua a pagina 5



Nella foto in alto. Il padre e i fratelli di Giulia Cecchettin si abbracciano nella basilica di Padova

Perché può essere un tornante della storia

di Aldo Cazzullo

Ci saranno ancora patriarchi, ma per fortuna ci sono anche dei padri. Ieri il padre di Franca Viola. Oggi il padre di Giulia Cecchettin.

continua a pagina 2

INVALSI, DISTANZA NORD-SUD

Divario record: in matematica le ragazze stentano di più

di Gianna Fregonara e Orsola Riva

Rolla la preparazione degli studenti nel mondo. Lo dice l'ultima rilevazione internazionale dell'Ocse-Pisa. In Italia resta un forte divario geografico, tutte le aree del Nord ottengono punteggi superiori alle aree del Sud in matematica, lettura e scienze. L'Italia, poi, è il Paese con il peggior divario di risultati in matematica tra ragazze e ragazzi. Triste record mondiale (le ragazze vanno meglio in lettura) che dimostra come si sia fatto poco contro gli stereotipi di genere che pesano sin dai primi anni scolastici.

a pagina 29

Politica Approvato l'accordo con l'Albania sui migranti Bagarre sul salario minimo Europa, appello di Salvini: il centrodestra non si divida

LETTERA DEL VICEPREMIER

«Rinnovare l'Ue, basta con diktat o veti sui partiti»

di Matteo Salvini

Caro direttore, a Firenze si sono ritrovate forze che propongono un'Europa diversa da quella plasmata (male) dai socialisti. Desideriamo proporre un modello diverso, promuovendo una cooperazione tra Stati con pari dignità capaci di accordarsi su alcuni temi fondamentali senza complicare la vita ai singoli governi nazionali, soprattutto se sgraditi all'orientamento della Commissione come troppe volte accaduto in passato.

continua a pagina 11

GIANNELLI

ROTTURE A DESTRA



Salario minimo, scoppia la bagarre in Aul. Schlein all'attacco. da pagina 10 a pagina 19

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Ministro Sangiuliano, leggo che il suo legale avrebbe diffidato il programma satirico «Un giorno da pecora» dal continuare a prenderla in giro. Spero si tratti di uno scherzo dei conduttori Geppi Cucciari e Giorgio Lauro che, tra l'altro, vanno in onda sull'ultima emittente dove un ministro dovrebbe pensare di mettere becco: quella controllata dal governo. Se ho capito bene, non l'accusa di averla diffamata, attribuendole reati o anche solo innocenti fermate a richiesta di un treno. No, semplicemente non sopporta che si sorrida di lei in pubblico, facendola passare per ignorante. Lo trova lesivo della sua dignità di ministro della Cultura e perciò meritevole di una diffida che, in base alle leggi inesorabili della satira, si è già tramutata

Il trionfo di Sangiuliano

in spunto per nuovi sfottò. La capisco. Succede a tutti di ritrovarsi a convivere con una nomea immeritata a causa di qualche episodio sfortunato (ricorda quando al premio Strega ammise di non avere letto i libri che aveva votato?). Ma i personaggi pubblici hanno meno diritto di lamentarsi degli altri. Non ho bisogno di ricordarlo proprio a lei che ha studiato: nell'antica Roma i condottieri vittoriosi venivano canzonati durante i trionfi per evitare che si montassero troppo la testa. Mi dirà che in Italia certi potenti non vengono presi in giro nemmeno quando se lo meritano. Ha ragione, ma allora forse è questo che le dà fastidio: di non essere considerato abbastanza potente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

140anni.edison.it
e se il futuro non fosse questione di tempo, ma di scelte?
EDISON 140 ANNI

31208
9 771120 458108
Noni Nature SpA - P.A.P. - 01. 3512001 corr. L. 467/2004 art. 1 c.1. 001 Milano





Il rapporto Svimez spiega che il 16% delle famiglie operaie è in stato di povertà e che gli indigenti al sud sono 250 mila in più. Ma per Meloni l'economia va bene



Mercoledì 6 dicembre 2023 - Anno 15 - n° 336
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

OPPOSIZIONE Conte strappa in aula il testo di legge Salario minimo: sì dell'Ue, ma il governo lo ammazza



VENERDI' L'ECOFIN
 Patto di Stabilità: Meloni minaccia il veto per trattare

I FUNERALI A PADOVA
 10 mila per Giulia Il padre: "Maschi, è ora di cambiare"



Fine pena sempre

» Marco Travaglio

Se si facesse un sondaggio sul gioielliere che ha ripristinato e privatizzato la pena di morte contro due ladri in fuga che non potevano fargli nulla (né legittima né difesa) ed è stato giustamente condannato a 17 anni in primo grado per duplice omicidio, temiamo che la maggioranza degli interpellati starebbe dalla sua parte. Come la destra beccera che ci sgoverna. Ma sarebbe sbagliato dedurne che gli italiani si sono convertiti alla pena di morte: se in Italia, come nei Paesi civili, le pene scritte in sentenza fossero scontate fino in fondo, sparirebbe quella diffusissima sensazione di insicurezza che nessuna statistica sui reati in calo riesce a debellare. Basterebbe un po' di equilibrio e di serietà: proprio ciò che manca sia alla destra, forcaiola sui delitti di strada e garantista su quelli dei colletti bianchi, sia alla sinistra, perdonista e giustificazionista più o meno con tutti.

Il Pd e i suoi media cavalcano il caso Delmastro-Cospito, ma alla pancia del Paese non fanno neppure il solletico: sebbene il sottosegretario sia sotto processo per aver violato un segreto di Pulcinella (la relazione del Dap sulla visita di Orlando, Serracchiani e Verini al terrorista e ad alcuni boss mafiosi al 41-bis, peraltro nota a molti giornali), le persone normali continuano a indignarsi di più perché tre big del Pd andavano in pellegrinaggio da un figuro che aveva gambizzato un manager dell'Ansaldo e piazzato una bomba per fare strage di allievi carabinieri e facevano il pianto greco perché, poverino, è in isolamento. Intanto riparte la rumba per quell'altro galantuomo di Cesare Battisti, il terrorista condannato all'ergastolo per quattro omicidi, evaso nel 1981, latitante in giro per il mondo fino al 2007 e finalmente estradato nel 2019. Nel giro di quattro anni la cosiddetta giustizia italiana l'ha già trasferito dall'alta sicurezza alla detenzione comune e gli ha abbuonato sei anni di "liberazione anticipata" che, in aggiunta ai sette scontati in carcere tra Francia, Brasile e Italia, gli consentono di superare dieci e chiedere i primi "permessi premio" (ma premio per cosa?). Se ora il Tribunale di sorveglianza di Reggio Emilia glieli concederà, lo rivedremo a piede libero. *Ad alivandam*, il gentiluomo chiede di incontrare i parenti delle sue vittime grazie a un'ideona contenuta nella schifosa Cartabia: la "mediazione penale" in nome della "giustizia riparativa" (vuoi mettere quanto ti senti riparato facendo quattro chiacchiere con chi ti ha ammazzato il padre o il marito). Naturalmente i familiari non vogliono vederlo, ma il solo fatto che lui l'abbia chiesto può essere un elemento positivo di valutazione per farlo uscire. E noi questa farsa la chiamiamo ergastolo. Poi ci stupiamo se qualcuno si fa giustizia da sé e diventa pure una star.

200 MILIONI L'ANNO IN ITALIA BASTANO 19 MILIONI PER GESTIRE TUTTI I CPR

Deportare i migranti in Albania costa 10 volte più che tenerli qui

"ZERO SEGRETI VIOLATI"
 Verbali di Amara: assolto Cascini, assist per Davigo

EDITORIA E PENSIONI
 Truffa Inps: Gedi vuol patteggiare, ma il gip dice no

1 MILIONE DI SFOLLATI
 Israele: le armi testate sugli arabi vendono di più

» L'IA E I DRONI-KILLER
 La Tecnologia al servizio della Morte

» Giorgio Parisi
 Sappiamo che la scienza è un'arma a doppio taglio. La scienza aumenta il potere dell'uomo, che può scegliere la direzione in cui usare tale potere. Ogni volta che si compiono grandi progressi è necessaria una profonda riflessione.
 SEGUE A PAG. 9



LA SPESA ESPLODE
 RATIFICA DELL'ACCORDO CON EDI RAMA: PER OGNI RICHIEDENTE ASILO LÌ SPENDEREMO IL 30% IN PIÙ RISPETTO AL COSTO NEL NOSTRO PAESE

» BARAGGINO E SALVINI A PAG. 4 - 5



- LE NOSTRE FIRME**
- Di Cesare Il Pd bellicista e acrobata a pag. 13
 - Fini Debiti ipoteca sulle nostre teste a pag. 13
 - Ranieri La lista dei miei maschilisti a pag. 17
 - Robecchi Meloni, gli accordi storici a pag. 13
 - Valentini Non è difesa, ma vendetta a pag. 20
 - Padellaro Expo, scampato pericolo a pag. 15

"VOLETE RIDIMENSIONARE?"
 Torino, il vescovo avverte Stellantis

LE CHICCHE DELLA BIOGRAFIA
 Steinbeck, quel libro per l'amico Chaplin e la lite con "L'Unità"

La cattedriva
 Lollobrigida: "Non faremo mai alleanze con chi è contro Kiev e Israele". Fino a nuovo contrordine del capostazione americano
 WWW.FORUM.SPINOZA.IT

L'ALBUM "AUTORITRATTO"
 Renato Zero: "La tv lucra sui femminicidi, torniamo in piazza"



IL FOGLIO



Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele III 309 - 00195 Milano

quotidiano

Sped. in Ab. Postale - DL 350/2003 Conv. L. 48/2004 art. 1, c. 1, DL 150/2001

ANNO XXVIII NUMERO 288

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MERCOLEDÌ 6 DICEMBRE 2023 - € 1,80 + € 0,50 con il FOGLIO REVIEW n. 24

Putin va a Dubai e Riad, accoglie il presidente iraniano e i repubblicani americani vogliono negare all'Ucraina i fondi per difenderci tutti

La contraerea ucraina ha intercettato dieci dei 17 droni Shahed di fabbricazione iraniana lanciati ieri mattina; due persone sono state uccise ieri in un attacco russo a Kher-son, nell'Ucraina centro-meridionale; oggi Vladimir Putin sarà negli Emirati Arabi Uniti e in Arabia Saudita - dove non può essere arrestato perché questi paesi non sono membri della Corte penale internazionale - per discutere del conflitto mediorientale (la Russia sostiene Hamas) e delle relazioni bilaterali; domani a Mosca arriva il presidente iraniano, Ebrahim Raisi, per parlare con il suo alleato russo di come contrastare le sanzioni occidentali. Lunedì Putin ha minacciato la Lettonia: se continuerà la politica "discriminatoria" contro la popolazione russofona, ne subirà le conseguenze.

E noi da settimane parliamo di controffensiva ucraina perduta: liti tra il presidente ucraino, Volodymyr Zelenskyy, e il generale Valerii Zaluzhnyi; deriva autoritaria di Zelenskyy; fiducia interrotta tra Stati Uniti e Ucraina in seguito a dissapori militari strategici; alleati abbandonati. In questo ennesimo numero di passato, mischiate con sassolini nelle scarpe e pettegolezzi, si perde soprattutto il Partito repubblicano che pure dice di avere come nemico numero uno l'Iran, che si fa custode dell'essenza dell'America, che dice di essere in grado di garantire la sicurezza di tutto l'Occidente. Quel Partito repubblicano che vuole sottoporre gli aiuti militari a Kyiv a un negoziato sul confine sud del paese - contro la fantomatica carovana di migranti che assale l'America - facendo prevalere una questione domestica a una minaccia esistenziale per l'Europa (e

quindi per l'America). A Washington è arrivata una delegazione ucraina che ha incontrato i parlamentari americani per spiegare perché il sostegno a Kyiv è vitale non soltanto per l'Ucraina. Zelenskyy si è collegato in una videoconferenza con i senatori - il pacchetto di aiuti che comprende anche 10 miliardi di dollari destinati all'Ucraina è previsto per oggi al Senato - per ribadire che se il sostegno cala, la difesa dall'aggressione russa si indebolisce e questo ha conseguenze per tutti, non soltanto per il paese che pure paga da solo il tributo umano contro la brutalità russa: i nuovi fondi servono, mentre ancora devono essere consegnate le armi (e gli aerei) promessi quest'anno. Il presidente Joe Biden ha fatto appello ai valori degli americani - è la difesa della libertà di tutti, non solo degli ucraini - visto che il Partito repubblicano si vanta di essere il custo-

de dell'eccezionismo americano, cioè della difesa della libertà e della democrazia. Di fronte alla sorta di scelta conservatrice di priori, Biden ha fatto appello ai portafogli: i contratti più ricchi per le forniture militari riguardano per lo più stati ricchi, cioè repubblicani, o elettoralmente in bilico (2,3 milioni in Arkansas; 2,1 in Arizona; 2 in Pennsylvania; 1,5 in California; 1,5 in Texas; 1,1 in Florida; 945 milioni in Alabama). Il messaggio è chiaro: se i valori non contano, se i guadagni non contano, allora la riutanzza è ideologica, ma aiuta la Russia, l'Iran, Hamas, i nemici di Israele la cui difesa, per i repubblicani, è la priorità di politica estera. Il presidente democratico del Connecticut Chris Murphy ha sintetizzato l'esito di questo ostruzionismo pericoloso: "Comprendo la conseguenza della tattica dei repubblicani ed è Vladimir Putin che marcia dentro l'Europa".

Patto di stabilità

Giorgetti si blinda dalla Lega: "Sul Mes decide il Parlamento"

In commissione Bilancio dice che non firma regole che non può rispettare, ma è pronto all'intesa

"Non mi lascio crocifiggere"

Roma. Per dire che vuole l'accordo, dice che l'accordo non lo firma. Giancarlo Giorgetti, il nuovo Patto di stabilità, al momento, lo rifiuta. E' dunque certo che lo accetti. Domani vota in Europa, all'Ecofin, e d'intesa con Meloni spiegherà ai suoi omologhi che "non prendere impegni che non può mantenere". Auditò dalle Commissioni Bilancio di Camera e Senato, ricorda che "sul Mes si esprimerà il Parlamento", che su "dettagli" è debito e debito di migliore risposta è la serietà. L'Italia minaccia un veto, di carta, dato che, per Giorgetti, "rispetto a regole impossibili non credo si possa dire sì". E' solo un trucco di scena. Informando le Commissioni spera di aver disarmato i samurai anti euro di Italia perentoria e si confida ai suoi amici di lago, quelli di Varese, "non voglio poi fare la fine di Gualtieri, non mi lascio crocifiggere". (Corriere segue nell'inserito VIII)



G. GIORGETTI

Due piazze a Tel Aviv

Lo scontro tra gli israeliani e il premier è sugli ostaggi: Bibi troppo assente. L'esercito a Khan Younis

Tel Aviv, dalla nostra inviata. Ci sono due piazze a Tel Aviv. Una è quella in cui si incontrano le famiglie degli ostaggi e tutti gli israeliani che ogni giorno vengono qui a sostenerli. L'altra è un minuscolo corteo, tanto piccolo da sembrare un picchetto un po' affollato che si raduna ogni sera davanti alla Kirya per chiedere le dimissioni di Benjamin Netanyahu. Per il momento le due piazze non si incontrano, ma fisicamente non sono distanti, prima o poi si troveranno a metà strada. L'esercito israeliano ha definito la giornata di ieri "la più intensa dall'inizio dell'operazione", ha confermato la sua presenza nelle zone di Jabalya e Shuja'iyah, nei nord della Striscia, e ha detto di essere nel cuore di Khan Younis, a sud, dove i soldati sono arrivati per dare la caccia ai leader di Hamas e dove, secondo indiscrezioni non confermate, alcuni capi dell'organizzazione sono stati feriti e portati in ospedale. E' difficile quantificare quanti terroristi siano stati uccisi a Gaza, il loro numero si confonde con quello dei civili morti, ma, secondo l'esercito sono circa quattro. La discussione in Israele non è su quanto sia opportuno portare avanti la guerra, la maggioranza netta degli israeliani è a favore, piuttosto su come conciliare i suoi due obiettivi: eliminare Hamas e liberare gli ostaggi. (Folgiore segue nell'inserito VII)

LA GRANDE ECCEZIONE ITALIANA

Contro l'antisemitismo senza ambiguità e senza distinguo. Perché difendere il diritto di un ebreo a vivere da ebreo significa difendere le nostre libertà. La trasversalità della manifestazione di Roma è una gran notizia per l'Italia

Il punto non è Israele. Il punto siamo noi. Ci sono almeno due notizie buone e per nulla scontate che emergono dal dibattito sull'antisemitismo: la manifestazione contro l'antisemitismo organizzata ieri a Roma a piazza del Popolo dalla comunità ebraica. La prima buona notizia riguarda la conferma di un eccezionismo italiano che merita di essere esaltato fino allo sfinitimento. In giro per il mondo, lo avete notato, le grandi manifestazioni organizzate contro l'antisemitismo in città come Londra, Parigi, New York e Washington sono nate in reazione a una presenza diffusa di episodi di antisemitismo. In Italia, invece, la manifestazione è stata organizzata da una presenza netta di numerosi di sinistra, molti dei quali guidati da un ragazzino di nome Tullio che ha fatto di sé un manifesto di linea: più forte sentire la mia vicinanza al popolo ebraico. Noi faranno notare quanto la mia posizione sia proprio vicina alla causa di Israele e troppo distante dalla causa dei palestinesi. In Italia questo non è ancora successo e la piazza di ieri pur essendo priva di alcuni esponenti di primo piano del mondo della politica ne è stata una testimonianza importante: tutti i prin-

cipali partiti italiani hanno aderito alla manifestazione e tutti i principali partiti italiani hanno trovato il coraggio di esprimersi contro l'antisemitismo, senza ambiguità, senza distinguo, senza evasività, accettando il rischio, per così dire, di essere accusati dai propri followers più estremisti di intransigenza eccessiva con la causa di Israele. Se è vero, come abbiamo detto spesso, che la negazione dell'antisemitismo è spesso un modo scaltro per nascondere dietro a uno schermo il proprio antisemitismo, bisogna anche dire che è altrettanto vero che condannare l'antisemitismo, dopo il 7 ottobre, è un modo concreto per non accodarsi al flusso di coscienza dell'antisemitismo. Il punto non è Israele. Il punto siamo noi. E in questo elemento positivo, incoraggiante e per nulla scontato emerso ieri in diversi interventi ascoltati a piazza del Popolo, è stato da un punto cruciale che meriterebbe di essere al centro della nostra attenzione, come quello di ieri, ma in giornate ordinarie, come la vita di tutti i giorni. L'antisemitismo non è solo una minaccia contro il popolo ebraico ma è indicatore di un problema più grande, più profondo, radicato nei valori più intimi della nostra società. (segue nell'inserito I)



LA RICERCA DI TULLIO CHE TIRA LA LINEA ALLA MANIFESTAZIONE

La bolla elettrica

Il piano Stellantis rischia di essere sovradimensionato e la prima a soffrirne sarà la nostra industria

O sare in inglese si dice dare a Carlos Tavares quando lo scorso anno si è lanciato l'ambizioso piano Dare Forward 2030 ha ostato senza dubbio molto, ai limiti dell'azzardo: il capo del gruppo Stellantis si è spinto avanti, forse troppo, progettando di far uscire dalle sue fabbriche entro sei anni il cento per cento di auto elettriche in Europa e il 50 per cento in America. Un'ambizione, una visione, un sogno? Un duro colpo l'ha dato proprio in questi giorni l'Unione europea, che, passando al setaccio costi e prezzi dei principali Bv (Battery electric vehicle) sul mercato, ha scoperto che gli esemplari al di sotto dei 25 mila euro si contano sulle dita di una mano (tra questi la versione di base della 500). La domanda che si sono posti a Bruxelles è ai limiti dell'ovvio: facciamo tutta questa rivoluzione per tagliar fuori la massa dei compratori (la quota dei Bv nell'Europa occidentale è ancora il 15 per cento appena), chiediamo ai contribuenti fior di quattrini per sussidiare le auto dei ricchi? Sembra un'obiezione populista, ma se prendiamo i grandi veicoli, quelli che possono sopravvivere solo con grandi volumi, quelli che sfornano milioni e milioni di auto (quasi sei milioni parlando di Stellantis) è una domanda di puro buon senso. Non a caso Alberto Tomba, il fondatore e presidente del più grande gruppo mondiale (con oltre 10 milioni di veicoli) ha detto che non ha nessuna intenzione di bruciare la sua rivoluzione anni novanta. Vuole, vuol dire, una innovazione assoluta, ma meno dirette, per proseguire chiamarla gently. (Cinque segue nell'inserito V)

Speranze europee

L'Ue conta sul disgelò con Pechino in difficoltà economiche. Le chance basse di una svolta

Bruxelles. Le difficoltà economiche che sta vivendo la Cina basteranno a convincere Xi Jinping a fare concessioni economiche e geopolitiche all'Unione europea? E con questa speranza, più che convinzione, che Charles Michel e Ursula von der Leyen sono partiti per Pechino, dove domani si terrà il primo summit Ue-Cina dal 2019. I due leader dell'Ue si augurano come minimo di ottenere un segnale di disgelò analogo a quello che il presidente cinese ha lanciato verso l'America dopo il faccia o faccia con Joe Biden il 15 novembre. Ma le aspettative di una svolta che permetta di ottenere da Pechino gesti reali nell'economia e sulla guerra russa in Ucraina sono basse. (Corrette segue nell'inserito VII)

Linee rosse e sottili

Xi vuole tornare al business as usual con l'Ue, ma la sua politica autoritaria pesa come un macigno

Roma. I giornali cinesi ieri aprivano tutti con la notizia della visita a Pechino del dittatore bielorusso Aleksandr Lukashenka. Il secondo leader cinese, Xi Jinping. "La Cina è pronta a continuare a rafforzare il coordinamento strategico con la Bielorussia e a sostenerla fermamente a lungo termine", ha detto Xi. Nelle stesse edizioni, altri articoli ed editoriali avevano toni inusualmente moderati nei confronti dell'Unione europea in vista del primo Summit Ue-Cina da quattro anni. Non abbiamo ancora un conflitto in corso con l'Europa, ha scritto il falchissimo giornale Global Times. (Pirelli segue nell'inserito VI)

Patto e catenaccio

Dalla minaccia del veto alla difesa. L'Italia ora punta a un accordo non troppo peggiorato

Roma. La retorica battagliera del giorno prima sui giornali d'area è che "l'Italia si prepara a dire di no al Patto cepestro se non cambia", ma ciò che emerge dall'audizione del ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti è che l'Italia metterà il veto solo se l'accordo risultasse cambiato in peggio. La differenza tra la propaganda e la realtà sta proprio in quella che passa tra un sì e un no. E Giorgetti, a dispetto delle pulsioni di vari settori della destra, mostra un atteggiamento molto conciliante. Ha capito che i rapporti di forza non consentono miglioramenti in linea con gli auspici dell'Italia, e così nelle trattative in corso e all'Ecofin di giovedì e venerdì più non andrà all'offensiva ma farà catenaccio. (Capone segue nell'inserito VIII)

Missioni italiane

Le navi Vulcano si ferma in Egitto. Così ad Arish passano gli aiuti per Gaza e i pazienti

Roma. Neanche un mese fa il ministro della Difesa, Guido Crosetto, aveva annunciato in conferenza stampa la partenza della nave della Marina militare Vulcano, predisposta per essere un "pronto soccorso galleggiante", e diretta a Cipro per poi essere operata nelle acque antistanti la Striscia di Gaza. Domenica scorsa, però, il Vulcano ha attaccato nel porto di Arish, in Egitto, una quarantina di chilometri a ovest dal valico di Rafah. Secondo fonti della Difesa, il cambio di rotta della nave sarebbe stato dovuto a una misura di sicurezza e di cautela politica: il timore è che una delle due parti del conflitto possa sfruttare la presenza della nave militare italiana per aumentare la tensione. E così i marinai del Vulcano hanno cambiato rotta verso il porto di Arish. (Pirelli segue nell'inserito VI)

Il nuovo antisemitismo

"Consiste nel fare d'Israele uno stato nazista". Parla Taguieff

Roma. "Una parte delle élite occidentali si definiscono "progressiste" e si è convertita alla religione politica del culto della vittima palestinese e della criminalizzazione del dominatore ebraico". Così Pierre-André Taguieff, forse il più brillante studioso delle idee di Francia, spiega al Foglio come sia possibile arrivare in occidente a giustificare, banalizzare e minimizzare i massacri di Hamas. "I loro riflessi ideologici impongono di difendere i presunti "dominanti" contro i presunti "dominati". L'inversione vittimizzata che questa conversione implica si traduce nella nazificazione dei "sionisti" e, più in genera-

le, degli ebrei. Il messaggio trasmesso è che gli ebrei sionisti sono i nuovi nazisti e i palestinesi sono i nuovi ebrei. La strumentalizzazione e la falsa rappresentazione dell'antirazzismo consistono nel dare un volto all'antisemitismo, basato sull'immagine della vittima palestinese di un "sionismo immaginario". Per comprendere le sorgenti dell'inversione del vittimismo dobbiamo risalire al Medioevo dell'Europa cristiana. La causa sarà l'idea del XII secolo, quando furono lanciate le prime accuse di omicidio rituale contro gli ebrei, che per questo motivo venivano cacciati, perseguitati, assassinati. (Matti segue nell'inserito I)

Morale o Nazionale

Perché impiccare una bella intervista di Spalletti a quattro balle sui gioielli e le cuffie?

L'effuffette e i cellulari non destrutturano il senso di appartenenza a una comunità sportiva, a una squadra". Domanda astrusa, che ha la stessa lunare capacità di dichiararsi fuori dal mondo del celebre slogan felliniano "non si interrompe un'emozione", che del resto tanto piaceva a Walter Veltroni, formulatore ora della domanda sul Corriere. Ma i giovani di oggi, football player o anche no, magari magazzinieri come il babbo di Spalletti, Veltroni li ha mai visti, dal vivo? Spalletti è un gran affabulatore patafisico e immaginifico, quando racconta tra le viglie la vita e il calcio. E non si capisce perché volevo l'impiccato con un titolo alla domanda più inutile, alla risposta più banale: "Fatica e meno cuffie: farò scelte tecniche ma anche morali". (Crippa segue a pagina due)

Il fronte asiatico

L'appello del ministro degli Esteri di Taipei all'Europa: difendere Taiwan serve a tutti

Taipei. "Quando i leader europei incontreranno quelli cinesi, dovranno tenere in considerazione Taiwan": così il ministro degli Esteri di Taipei, Joseph Wu, durante un incontro con i giornalisti nella capitale taiwanese, sottolineando le minacce cinesi verso Taipei e i rischi per Bruxelles nel caso in cui venissero meno la pace e la stabilità nello Stretto di Taiwan, "indispensabili per la sicurezza e la prosperità globale". Rispondendo a una domanda del Foglio, Wu dice di auspicare che von der Leyen e Michel "possano sollevare la questione di Taiwan, affermando l'importanza della pace nello Stretto e che l'Ue si opporra a qualsiasi modifica unilaterale dello status quo attraverso lo Stretto con la forza o la coercizione" della Cina. (Ruggioni segue nell'inserito VII)

Albania al buio

Il ddl sui migranti va in CdM: dubbi sui costi e sulle competenze. Il governo defilato

Roma. Mistero Albania. Il Consiglio dei ministri ratifica il protocollo Roma-Tirana. Tuttavia sui costi dell'operazione tanto cara a Giorgia Meloni e a Edi Rama fino all'ultimo mancano le cifre definitive. E' un accordo destinato a entrare nel vivo a ridosso delle prossime elezioni europee. Nella bozza di lunedì, è circolata solo a riunione iniziata, alcune voci di spesa sono state rimpiazzate da "XXX". Un modo per dire: la cifra ancora non c'è. Fino all'ultimo Palazzo Chigi ha cercato di far qualche cenno ai numeri del personale che dovrà essere impiegato. Nel testo inoltre sono assenti anche i tipi il corpo delle imbarcazioni che effettueranno i salvataggi dei migranti in acque extra Ue. La Marina, dunque il ministero di Guido Crosetto, o la Guardia costiera, che in teoria risponde a Matteo Salvini? (Cassiani segue nell'inserito VIII)

Una Onu meravigliosa

Nello studio con i comici israeliani di "Eretz Nebeheret", si ride piangendo. L'ultimo sketch

Tel Aviv, dalla nostra inviata. Luci basse, sorriso stretto tra le labbra. Al tavolo sono sedute due donne ben vestite e con aria cortese, messe a debita distanza da un uomo con il volto coperto e il fucile in mano - l'attore confessa che ogni volta pensa di non sentirsi di interpretare un miliziano di Hamas, che è contento di nascondere il volto e di aver voglia di strapparsi via il passamontagna in fretta, ma qualcuno dovrà pur interpretare: questo ruolo in questo show in cui si piange ridendo è interpretato dalla storia di Israele mentre accade. Per l'ultimo appuntamento di Eretz Nebeheret, che vuol dire Un paese meraviglioso - è il verso di una canzone presa in prestito da Benjamin Netanyahu durante una campagna elettorale - gli autori hanno deciso di preparare un nuovo sketch in inglese. (Folgiore segue nell'inserito VII)

Arrestare i blocca traffico è troppo? Boh, dunque bene così?

L'ultima generazione aveva bloccato, così soliti metodi che loro ritengono non violenti, CONTRO MASTRO CLEGGIA evviva la prevaricazione. L'autostrada di Civitavecchia. Parapiglia con alcuni automobilisti che volevano toglierli di mano, ma contrariamente da quello scritto in qualche frettoloso titolo nessun manifesto è stato "invaso". Poi la Polizia li ha portati via. Si appende infatti che gli ultimogenitori, oltre alla denuncia di pragmatica, sono stati arrestati e tenuti in carcere. E' la prima volta che accade, scrive il Corriere e inventano persino uno stuppissimo 6OfficialTozzi: "Credete che i blocchi

stradali prevedessero al massimo una sanzione amministrativa, qualcuno sa spiegarci perché gli aderenti a 6OfficialTozzi? Ci fanno innovare fermando il traffico, ma la loro causa è giusta. Ed è la nostra". La causa sarà loro, ma in attesa di precisazioni si può ricordare che il reato di blocco stradale, che era stato abolito allo tempore da D'Alena, famoso barricatore, è stato reintrodotta nel 2018, ma non per chi usa il proprio corpo, e ora inasprito dal decreto Sicurezza che però ancora non c'è. Dunque ha ragione Tozzi: si sono portati avanti col lavoro, diciamo, ma senza legge. Resta la domanda: ma bloccare una strada è giusto no? O sono battaglie "loro"? (Maurizio Crippa)

Andrea's Version

Corte Costituzionale. Parlamento e Governo: hanno stabilito, articolo 74 del Codice Penale e non a caso, forse, come si potrà notare in fondo, non Valvare. Ma andiamo: chiunque pubblicamente bestemmia contro Divinità, simboli, o persone venerate dalla religione dello Stato, è punito con ammenda da 10 a 3 mila euro. Nessuna modifica successiva nel codice. Corte Costituzionale: 460 del 1995: chiunque è punito con ammenda da dieci a 3 mila euro. Modifica del Decreto legislativo nel 1999: 507 e tuttora vigente: chiunque etc. viene punito con sanzione da cinquecento a 3 mila euro. Requisiti ufficiali della bestemmia: anche se adente non cambia niente; la bestemmia è indipendente dalle reali

intenzioni dell'autore, o volendo dir meglio, dell'Autore; la consuetudine è irrilevante; la bestemmia deve avvenire in luogo pubblico o aperto al pubblico; in caso propria si può bestemmiare; non rientrano nella fattispecie i gesti e gli atti offensivi contro la Divinità; dire Dio, cui far seguire il gesto dell'ombrello, per esempio, è legittimo. E infine: il illecito bestemmiatore contro Dio, non invece contro la Madonna e i santi. Perciò. L'altro giorno in cinquantacinquemila centralini di Amazon, è stato licenziato per una bestemmia. Disperato, non sa chi potrà assumerlo. Un signore di 55 anni. Centralinista. A due lire. Licenziato per uno sfogo contro il computer che non andava a cavioffendi? Una pirocchia spia? Poi uno dice che bestemmia.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23:30



il Giornale



MERCOLEDÌ 6 DICEMBRE 2023

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno L - Numero 268 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
058 7324971 | Giornale (ed. notturna)

L'OBLIO ONCOLOGICO È LEGGE SUL CANCRO LA POLITICA FA LA COSA GIUSTA

di **Alessandro Sallusti**

Capita talmente di rado che quando capita vale la pena di rimarlo: il Parlamento, all'unanimità, ha fatto una cosa buona e utile ai cittadini. Ieri infatti il Senato ha approvato in via definitiva, e senza alcun voto contrario, la legge sull'oblio oncologico che toglie tutta una serie di limiti e divieti che colpivano chi è stato malato di tumore e che per questo fino a ieri era impossibilitato ad accedere a un mutuo, avere un prestito, stipulare assicurazioni sulla vita, adottare un bambino.

In Italia ci sono in vita 3,6 milioni di persone colpite da un cancro, oltre un milione di queste sono già state dichiarate guarite clinicamente, ma finora non lo erano socialmente, perché considerate inabili e a rischio di decesso maggiore. Ecco, d'ora in poi né lo Stato né i privati (banche, assicurazioni, datori di lavoro, erogatori di servizi) potranno più pretendere che nei questionari sanitari si sia tenuti a dichiarare di essere stati malati di tumore in assenza di recidive da almeno dieci anni per gli adulti e cinque per chi colpito da minore.

Per una volta l'Italia si pone all'avanguardia nel riconoscimento di diritti civili primari, prima di noi infatti soltanto la Francia, i Paesi Bassi e più di recente il Portogallo avevano adottato leggi simili, che aprono la strada a un diritto più vasto che è quello all'oblio anche al di fuori dalla sfera sanitaria. Da tempo si discute se una persona possa pretendere di cancellare dalla memoria collettiva qualcosa che ha riguardato la sua vita, nel bene ma più spesso nel male, nel momento in cui questa cosa esce dall'interesse generale dell'opinione pubblica o è superata da fatti successivi. È possibile, nell'era di Internet, raggiungere questo obiettivo? Giuristi di mezzo mondo ci si stanno applicando a tempo pieno senza riuscire a venire a capo, perché la tecnologia ormai ha il sopravvento sull'uomo nella comunicazione e perché labile è il confine tra il diritto all'informazione e quello alla privacy, addirittura quello tra la falsificazione e la verità. In una società di saggi la parola oblio non dovrebbe significare «dimenticare» ma più semplicemente «non tenerne più conto». Già, sarebbe un giusto compromesso. E che le società di soli saggi non esistono e i furfanti sono sempre all'opera.

LA PARTITA DEI CONTI

Patto, rivolta contro Berlino

La Germania insiste per l'austerità e costringe l'Italia a dire no alle nuove regole. E anche Parigi è pronta a ribellarsi

Gian Maria De Francesco e Adalberto Signore

BOLLETTE DELLA LUCE

Ok del governo: mercato tutelato per 4,5 milioni di famiglie

■ No a regole «troppo stringenti» che ostacolano la crescita, no a impegni «impossibili» da mantenere imposti da Berlino che da mesi avvelena il negoziato sul Patto di Stabilità con richieste di austerità a misura delle sue esigenze di politica interna. Intanto cresce la tensione in mezza Europa. E ieri il ministro Giancarlo Giorgetti ha fissato davanti a Camera e Senato i paletti dell'Italia per poter aderire a un accordo sostenibile.

servizio a pagina 3

alle pagine 2-3

L'ANALISI DEL G

La lezione di Mattioli, banchiere umanista che cambiò il credito

di **Gaetano Micciché**

a pagina 23

I funerali della Cecchetti

Giulia, folla e rumore
«Il mio angelo custode»

di **Valeria Braghieri**

alle pagine 14-15



SIMBOLO I funerali di Giulia Cecchetti a Padova

la stanza di **Feltri**

alle pagine 18-19

L'inutile circo mediatico

OGGI L'UDIENZA DAL GIP DI RAGUSA

«Spese con i soldi dei migranti»
Casarini rischia il processo

Luca Fazzo e Valentina Raffa

■ Oggi Luca Casarini è atteso alla sbarra insieme a cinque suoi compagni davanti al giudice preliminare di Ragusa, chiamato a valutare la richiesta di rinvio a giudizio per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. C'è traccia nell'inchiesta dei pasticci contabili di Casarini e soci.

a pagina 5

L'ACCORDO CON TIRANA

In Albania i profughi salvati nei mari extra Ue

Massimiliano Scafi

a pagina 4

SGRAVI PER LA SUA SOCIETÀ IMMOBILIARE

Grillo prima insulta l'esecutivo e poi sfrutta l'«aiutino» fiscale

Paolo Bracalini

■ Quando si tratta di *palanche* (soldi, in genovese) Beppe Grillo diventa subito filogovernativo. Lo ha fatto lo scorso 15 novembre per un importante sconto fiscale offerto dalla legge di Stabilità varata appunto dal governo Meloni. Lo ha fatto con una firma da un notaio genovese.

a pagina 9

CAMPO LARGO IN SALITA

Un nuovo Ulivo dopo le Europee Sala già si sfilava

Augusto Minzolini

a pagina 6

IL GENERALE SOTTO INDAGINE

La reazione di Vannacci: «Mi difenderò da solo»

Fausto Biloslavo a pagina 8

IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SOTTO LA MANIFESTAZIONE... (VEDI IL TESTO)

LA MANIFESTAZIONE DELLE COMUNITÀ EBRAICHE

La sinistra si accoda in extremis alla piazza che sta con Israele

Laura Cesaretti

■ Il Pd ha deciso l'adesione ufficiale alla manifestazione pro Israele di Roma solo lunedì. A pesare è stato soprattutto il doloroso monito della senatrice a vita Liliana Segre: «Si pensa sempre che sia finita, invece rivediamo gli ebrei braccati e uccisi in quanto ebrei, chiamati a discolparsi». Presenti Schlein e Conte.

a pagina 12

MAURIZIO MILANI

«Il segreto per far ridere? Bisogna avere tanta paura»

Eleonora Barbieri

a pagina 27

LA MATEMATICA SESSISTA

di **Luigi Mascheroni**



Una ricerca condotta nei Paesi Ocse ci dice - mal comune, zero gaudio - che la preparazione degli studenti è crollata in tutto il mondo. Si studia meno e peggio. Colpa del Covid? Anche. Colpa delle nuove tecnologie, telefonini *in primis*? Forse. Colpa dei governi che stanziavano meno fondi nell'istruzione? Pure.

Il rendimento rispetto l'anno precedente (secondo il rapporto condotto in 81 Paesi di tre continenti) è sceso di 16 punti in Matematica (che significa avere perso 3/4 di anno scolastico) e di 11 nelle materie umanistiche (mezzo anno scolastico).

Non sappiamo se essere soddisfatti o meno, ma l'Italia è esattamente a metà classifica, un punto più della media in ma-

tematica, poco di meno nelle materie umanistiche. Dai, siamo un Paese da 6 meno meno. «È intelligente, ma non s'impegna».

In ogni caso. Colpisce, per l'Italia, il divario fra maschi e femmine («Sessismo, sessismo»). I primi, in matematica, sono molto più bravi delle seconde. In nessun altro sistema scolastico il divario di genere è così pronunciato: 21 punti, cioè un anno di scuola. Cosa, peraltro, stranota. Le ragazze grazie allo studio sono mediamente più brave, ma l'eccellenza è maschile.

Naturalmente, però, l'evidenza *matematica* della ricerca è scomoda. E i quotidiani online, ieri, puntavano sul fatto che «La scuola non sa insegnare alle ragazze».

Voto al titolista: tre. «S'impegna, ma non è intelligente».



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 6 dicembre 2023
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Stefania, dalle Marche a Milano per operarsi

Morta dopo l'intervento medici sotto inchiesta
«Vogliamo solo la verità»

A.Gianni a pagina 19



Milano, crediti per 284 milioni

Il superbonus delle truffe
In otto nei guai

Servizio a pagina 21



Costrette a licenziarsi 44mila mamme

Il dato drammatico del 2022: impossibile conciliare famiglia e lavoro. Indagine Ocse-Pisa: ragazze penalizzate nello studio della matematica
Accordo storico alla Lamborghini, settimana corta e più soldi in busta. Bagarre sul salario minimo: la maggioranza bocchia i nove euro da p. 8 a p. 11

Lontane dal potere economico

Le donne sottovalutate, ieri come oggi

Monica Peruzzi a pagina 8

Gas e luce, interviene il governo

Bollette tutelate per 4,5 milioni di famiglie



Circa quattro milioni e mezzo di famiglie "vulnerabili" continueranno a usufruire di forniture di energia elettrica a prezzi calmierati anche a seguito della liberalizzazione del mercato. Lo stabilisce il Decreto energia.

Ropa a pagina 27

PADOVA, AL FUNERALE DI GIULIA IL RUMORE DI 10MILA CHIAVI: «SPINTA AL CAMBIAMENTO»

Il messaggio del papà scuote l'Italia: «Educiamo i ragazzi ai sacrifici, i maschi siano agenti della svolta contro la violenza»

Bolognini e Jannello da pag. 2 a pag. 5

Gino Cecchetti insieme ai figli Davide ed Elena, al funerale della figlia Giulia, la 22enne uccisa dall'ex Filippo Turetta



NOSTRO PADRE



L'Onu: nessuna zona sicura

«La Striscia è un inferno»

Farruggia a pagina 14



Presi due complici di Uss

Oligarca evaso, taglia degli Usa

Palma a pagina 15



«Impegnatevi per il mondo»

Renato Zero suona la carica

Spinelli a pagina 33

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA e CONTEMPORANEA da BOETTI a SCHIFANO da MIRÓ a BASQUIAT

DAGLI ANNI '60 AGLI INIZI DEL XXI SECOLO

INVIATO DA ROMA PER TAV. 2019. 100% COTONE. 100% COTONE. 100% COTONE.

100% COTONE. 100% COTONE. 100% COTONE.





Domani l'ExtraTerrestre

COP28 Il sistema agroalimentare globale sul banchetto degli imputati, fra impatti devastanti, disimpegno climatici e false soluzioni «green»



Culture

PIÙ LIBRI PIÙ LIBERI «Di notte tutto è silenzio a Teheran»: il racconto dell'Iran e dei drammi degli esuli
Shida Bazayr pagina 12



Visioni

PETER GABRIEL Dopo ventidue anni il ritorno discografico dell'artista britannico con l'album «i/o»
Daniele Funaro pagina 14

quotidiano comunista
il manifesto

IN DON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,30

MERCOLEDÌ 6 DICEMBRE 2023 - ANNO LIII - N° 286

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Padova, i funerali di Giulia Cecchettin alla basilica di Santa Giustina in Prato della Valle foto di Nicola Fossella/Diocesi di Padova/LaPresse



Il discorso e la piazza
«Io non so pregare ma so sperare»

MICAELA BONGI
Inviata a Padova

«Io non so pregare». Nella grande abbazia di Santa Giustina sta per concludersi una cerimonia celebrata in forma solenne. L'omelia è stata pronunciata dal vescovo di Padova Claudio Cipolla, al rito partecipano venticinque presbiteri, la comunione viene distribuita dentro la chiesa e all'esterno, con i celebranti che si affacciano sulla grandissima piazza ormai gremita dove si ergono due maxischermi. È proprio qui, tra canti liturgici, parimenti sacri, porpore crocifissi e ceri, Gino Cecchettin spiega con voce pacata: «Io non so pregare, ma so sperare».

La bara bianca che racchiude il corpo di Giulia Cecchettin, il cui volto sorridente di poco più che ventenne appare nella foto poggiata sul feretro insieme a una composizione di rose bianche, arriva in Prato della Valle, dove sorge imponente l'abbazia, poco prima delle 11. Giulia sorride anche sulla facciata della chiesa, nella grande foto sull'altare. Ad accoglierla gli applausi delle prime centinaia di persone che si affollano, in un freddo lido, davanti alle transenne. La piccola folla diventa via via sempre più grande, migliaia di persone, tantissimi giovani arrivati in gruppi più meno folti dall'università, ieri mattina rimasta chiusa. E dalle scuole. Ci sono i compagni di liceo di Davide, il fratello di Giulia, e anche quelli del fratello più piccolo di Filippo Turetta.

CONTINUA A PAGINA 5

«Come può accadere tutto questo?» Al funerale di Giulia Cecchettin, suo padre Gino scuote la folla, da lui stesso chiamata: per fermare la violenza sulle donne «bisogna parlare ai maschi» e «non chiamarsi fuori»

a pagina 5

Gino Cecchettin
Dal patriarcato ai padri

ALESSANDRA PIGLIARU

Ad ascoltare Gino Cecchettin durante il funerale di sua figlia Giulia, colpisce la profondità di chi si mostra padre e uomo capace di mantenere nelle proprie mani un profilo al tempo umano e politico. Le parole innamorate verso sua figlia, e quelle di bene verso una collettività, si mescolano nel congedo e nella coscienza di un ruolo non solo genitoriale ma che, in queste settimane, è diventato pubblico assumendo su di sé una valenza di responsabilità condivisa. Come è possibile, in mezzo a tanto dolore, avere la lucidità necessaria di raccontare che «il femminicidio è spesso il risultato di una cultura che svaluta la vita delle donne, vittime proprio di coloro avrebbero dovuto amarle e invece sono state vessate, costrette a lunghi periodi di abusi fino a perdere completamente la loro libertà prima di perdere anche la vita»? Chiederselo è legittimo.

— segue a pagina 5 —

LA CAMERA BOCCIA LA PROPOSTA, RABBIA DELLE OPPOSIZIONI: «NON IN NOSTRO NOME»

Meloni affonda il salario minimo



■ Alla Camera cade il sipario sul salario minimo. La proposta, modesta e di buon senso, delle opposizioni unite (tranne Renzi) si è infranta contro i numeri della maggioranza, che ha bocciato tutti gli emendamenti che puntavano a ripristinare il testo originario e ha approvato la delega al governo che ora avrà carta bianca sulla materia.

I parlamentari delle opposizioni ritirano la firma dal provvedimento («Non in mio nome»). Giuseppe Conte straccia i fogli in aula, Elly Schlein tuona contro il governo che sta dalla parte di chi sfrutta i lavoratori e umilia il Parlamento». Nicola Fratoianni: «Un atto di pirateria politica e istituzionale». Le destre s'indignano, cercano prece-

endenti analoghi nel passato, s'appellano al formale rispetto dei regolamenti. Dal Pd parlano di una «brutta pagina per la storia parlamentare». Landini definisce quello della maggioranza «un grave errore». Silvestri del M5S dice che da battaglia politica nel Paese l'abbiamo vinta noi». Non è bastata neppure la presenza alla Camera del com-

missario europeo al Lavoro Schmit, che ha ricordato come le basse paghe frenino l'economia. Per Meloni potrebbe essere una vittoria di Pirro, una prova di forza su un tema delicato che potrebbe pesare nei consensi. Per le minoranze è una buona prova di unità che ancora non fa primavera.

CARUGATI A PAGINA 7

GAZA SENZA TREGUA
Israele invade il sud, 16mila uccisi in due mesi



■ In 60 giorni, 16mila palestinesi uccisi a Gaza. E ora tocca al sud, l'esercito israeliano invade Khan Yunis. Unicef: come zone «sicure» hanno designato marciapiedi ed edifici in rovina. Wall Street Journal: Israele allagherà i tunnel di Hamas. Ma li ci potrebbero essere gli ostaggi. GIORGIO A PAGINA 2

INTESA CON TIRANA
Nel ddl spunta un carcere

■ Il Cdm approva il disegno di legge sull'intesa italo-albanese. Ora dovrà passare dal parlamento. Confermate le indiscrezioni pubblicate sabato dal manifesto, ma spunta una sorpresa: in alcuni casi il Cpr potrà funzionare da carcere. E infatti tra le forze dell'ordine ci sarà un nucleo di polizia penitenziaria. Saranno «delocalizzati» solo i migranti salvati da navi militari italiane in acque internazionali. Diritto di difesa dei richiedenti ridotto ai minimi termini. E resta l'interrogativo sui costi. Tjani: «Meno di 200 milioni». MERILIA PAGINA 4

ADESIONI ALL'85%
La sanità sciopera forte: «Ora vogliamo rispetto»



■ «Un grande movimento di protesta»: 85% di adesioni allo sciopero indetto da Anaao Assomed, Cimo-Fesmed e Nursing Up contro la manovra del governo Meloni tra medici, dirigenti, infermieri, ostetriche e gli altri professionisti sanitari. si replica il 18 dicembre con l'intersindacale. CICCARELLI PAGINA 6



Foto: Massimo Sestini/Ansa, D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giga/CRW/23/103, Pirella Göttsche Lowenkamp, F&P/2023/11/06/001





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO - N° 338 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10/11, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 6 Dicembre 2023

Commenta le notizie su ilmattino.it

A DICHA E PRODA: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" € 0,80 L.32

Puccini al San Carlo

«Turandot» diventa una favola dark e va a San Lorenzo
Donatella Longobardi a pag. 14



Presentazione a Napoli

La cena degli intrighi: l'affaire Palamara nel saggio di Barbano
Massimo Adinolfi a pag. 15



Sud: più lavoro ma più poveri

►Svimez: l'aumento dell'occupazione non fa crescere i redditi. Da Fitto garanzie sul Pnrr Bollette, mercato tutelato solo per le famiglie fragili: a beneficiarne 4,5 milioni di nuclei

Il commento

Le "gabbie" delle classifiche e lo spirito dei luoghi

Stefano de Falco

R accogliendo consensi o critiche, la classifica del Sole 24Ore sulle città in base alla diversa qualità della vita sta facendo, come ogni anno, parlare di sé. Una serie di indicatori battezza il livello di welfare delle varie realtà urbane e provinciali in termini di migliore o peggiore posizionamento rispetto agli anni precedenti. Questi, dunque, i parametri.

Continua a pag. 39

L'analisi

Se i numeri non sono da Paese al collasso

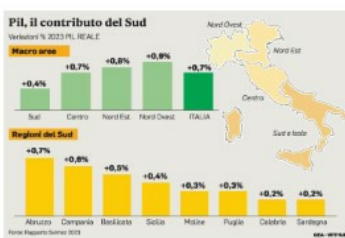
Enrico Del Colle

Se un marziano scendesse sulla Terra e si fermasse proprio in Italia, magari chiedendo lumi sulla situazione economica e sociale del nostro Paese, rimarrebbe attento nel sentire e/o nel leggere ciò che si afferma da più parti: c'è chi sostiene, ad esempio, che l'Italia è un Paese in declino demografico, altri affermano che la povertà sta "logorando" le famiglie.

Continua a pag. 39

Al Sud aumenta il lavoro, ma questo non incide sul benessere, perché aumentano anche i poveri. È l'amaro responso del rapporto Svimez, che individua nella esiguità dei redditi un punto dolente per il Sud. Intanto, per quanto riguarda le scelte sul mercato dell'energia, si è deciso di mantenere il mercato tutelato di gas e luce soltanto per le famiglie fragili: a godere del beneficio saranno soltanto 4,5 milioni di nuclei familiari.

Andreoli, Calò, Dimito, Mautone e Santonastaso da pag. 2 a 4



Messaggio all'Ue

Giorgetti: Patto no a regole anti-crescita

Settimana decisiva per il nuovo Patto di stabilità e crescita. L'Italia ribadisce la propria linea attraverso il ministro Giorgetti, con alcuni punti fermi: «No a regole contro la crescita».

Cifoni a pag. 4

Intervista a Zangrillo

«Così a Caivano ripartiremo da Pa, imprese e giovani»



Marilicia Salvía

Non una semplice messa a punto della macchina comunale ma un intervento profondo e innovativo, che dovrà assicurare ai cittadini di Caivano servizi di qualità. Il ministro per la Pa Paolo Zangrillo torna oggi a Caivano per alzare l'asticella di quella sfida e anticipa al *Mattino* le linee del progetto. Con una Pa efficiente pieno coinvolgimento di imprese e giovani.

A pag. 5

In 10mila a Padova per l'addio alla ragazza. Il commovente discorso del papà



Il grandissimo ma composto dolore della famiglia di Giulia Cecchetti durante i funerali di ieri: in 10mila per l'addio

«Giulia, la tua morte ci spinga a cambiare»

Mario Ajello, Angela Pederiva e Gabriele Pipia alle pagg. 8, 9 e 11

Paolo Cannavaro: Mazzarri diede la scossa

«La magica rimonta del 2009 nell'eterna sfida Juve-Napoli»



Bruno Majorano a pag. 18

Il personaggio

Il lessico antico (ma rivoluzionario) di Spalletti

Francesco De Luca

D allo scudetto col Napoli al rilancio della Nazionale: per il ct devono esserci anzitutto sacrificio e passione. Ecco, dunque, il lessico secondo Spalletti.

A pag. 19

SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

PikDent
SCOVOLINI INTERDENTALI
E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI PIÙ EFFICACI DEL FILO INTERDENTALE

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

TROVA LA TUA MISURA!
Prova subito la confezione a soli **3,90€**

VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
pronto intervento medico e chirurgico 24 ore su 24
 villamafalda.com

Il Messaggero

VILLA MAFALDA
ASSISTENZA MEDICA H24
pronto intervento medico e chirurgico 24 ore su 24
 villamafalda.com

€ 1,40* ANNO 145 - N° 336
Sped. in A.P. 08/03/2003 con L.4820/04 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE

Mercoledì 6 Dicembre 2023 • S. Nicola

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Ieri live con Elodie
Zero pensiero
 «Canto per capire se ce la faccio a essere Renato»
 Marzi a pag. 29



Lo show a via del Tritone
Natale di luci e storia
il Messaggero s'accende
 per i suoi 145 anni
 Lombardi e Moretti a pag. 19



Coppa Italia, Genoa ko
Lazio, basta un gol:
decide Guendouzi
E nei quarti
aspetta la Roma
 Abbate e Dalla Palma nello Sport



In 10mila a Padova per i funerali della ragazza. Tv spente in carcere: Turetta non vede la messa

Il padre in chiesa
Vi racconto l'eredità della mia combattente

Gino Cecchetti
 Carissimi tutti, abbiamo vissuto un tempo di profonda angoscia: ci ha travolto una tempesta terribile e anche adesso questa pioggia di dolore sembra non finire mai. Ci siamo bagnati, infreddoliti, ma ringrazio le tante persone che si sono strette attorno a noi per portarci il calore del loro abbraccio. Mi scuso per l'impossibilità di dare riscontro personalmente, ma ancora grazie per il vostro sostegno di cui avevamo bisogno in queste settimane terribili.
 Continua a pag. 31

Giulia Cecchetti, 22 anni,
uccisa a Vigonovo (Ve)
 Servizi da pag. 2 a pag. 5

La forza di Giulia



Una trappola d'acqua per stanare Hamas

Israele si prepara ad allagare i tunnel
 «Non potremo salvare tutti i rapiti»

ROMA Nessuno si illudeva che gli ostaggi ancora prigionieri di Hamas potessero tornare tutti a casa, ma il premier israeliano Benjamin Netanyahu lo ha crudamente comunicato ai loro parenti, che erano riusciti finalmente a incontrarlo ieri pomeriggio e speravano di ascoltare frasi più incoraggianti. «Allo stato attuale - ha detto - non è possibile riportarli tutti indietro».
 Carini e Sabadin a pag. 15



Via libera dal Cdm

Bollette dell'energia, il mercato tutelato per le famiglie fragili

ROMA Bollette, nessuna proroga per tutti del mercato tutelato della luce, ma i prezzi calmierati continueranno anche oltre il 1° aprile 2024 per 4,5 milioni di famiglie vulnerabili. Lo ha stabilito ieri sera il Consiglio dei ministri, integrando l'ultimo decreto Energia. Per tutti gli altri arriva una campagna d'informazione.
 Andreoli e Dimito a pag. 7

L'Italia all'Ue: si a nuovi vincoli ma sostenibili. E rientro in 7 anni

Giorgetti: «Non accetteremo un Patto che fermi la crescita»

ROMA Patto di stabilità, il ministro Giorgetti in audizione a Montecitorio: «Sul Patto non accetteremo regole anti-crescita». La linea del governo: si a nuovi vincoli ma non «impossibili da mantenere». Roma chiede che il piano di rientro possa avere una durata di sette anni.
 Cifoni e Rosana a pag. 6

Medici e infermieri: «Disposti a dimetterci»

Pensioni decurtate e organici ridotti: sanità in piazza, il governo corre ai ripari

ROMA Lo sciopero della Sanità contro le pensioni decurtate e gli organici ridotti. «Adesioni con punte dell'85%».
 Evangelisti a pag. 9

Dalla figlia dell'amante

Messina Denaro, i pizzini nascosti nel passeggino



PALERMO Messina Denaro, arrestata la figlia della sua amante. «Portava i pizzini del boss nel passeggino». Il sospetto della procura: potrebbe essere depositaria delle ultime volontà del mafioso.
 Lo Verso a pag. 17

ASSISTENZA MEDICA
 PRONTO INTERVENTO MEDICO | RICOVERI IN URGENZA | SERVIZIO DI AUTOAMMBULANZA | ASSISTENZA INFERMIERISTICA | ASSISTENZA MEDICA | ESAMI CLINICI E DIAGNOSTICI

24 ORE SU 24
 pronto intervento medico e chirurgico

VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA
 Tel. 06 - 86 09 41 - Via Monte delle Gioie, 5 Roma - villamafalda.com

Il Segno di LUCA
PESCI PRONTI A RIPARTIRE

Nettuno, il tuo pianeta, oggi riprende il suo moto diretto. Alcune cose che si erano messe inspiegabilmente di traverso improvvisamente cedono alla tua insistenza e iniziano a raddrizzarsi, consentendoti di muoverti con aglio ed efficacia. Questo si ripercuote un po' in tutti i campi, ma forse è a livello del corpo e della salute che ne sentirai più rapidamente gli effetti. Ora che ti senti padrone delle tue energie farai miracoli!
MANTRA DEL GIORNO
 I sogni guidano i passi nella realtà.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
 L'oroscopo a pag. 31

* Tariffa con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,30, la domenica con Tuttomercato € 1,40, in Abruzzo e Umbria, 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 € 1,50 • Molise di Roma - vs. 2* € 8,80 (solo Roma)



il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 6 dicembre 2023
1,70 Euro*

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



San Benedetto, Stefania si fece operare a Milano

Morta due giorni dopo l'intervento al naso: indagati i medici

Gianni a pagina 19



Una mostra a Ravenna

La leggenda di Demetrio Stratos

Degidi a pagina 23



Costrette a licenziarsi 44mila mamme

Il dato drammatico del 2022: impossibile conciliare famiglia e lavoro. Indagine Ocse-Pisa: ragazze penalizzate nello studio della matematica Servizi
Accordo storico alla Lamborghini, settimana corta e più soldi in busta. Bagarre sul salario minimo: la maggioranza boccia i nove euro da p. 8 a p. 11

Lontane dal potere economico

Le donne sottovalutate, ieri come oggi

Monica Peruzzi a pagina 8

Gas e luce, intervieni il governo

Bollette tutelate per 4,5 milioni di famiglie



Circa quattro milioni e mezzo di famiglie "vulnerabili" continueranno a usufruire di forniture di energia elettrica a prezzi calmierati anche a seguito della liberalizzazione del mercato. Lo stabilisce il Decreto energia.

Ropa a pagina 27

PADOVA, AL FUNERALE DI GIULIA IL RUMORE DI 10MILA CHIAVI: «SPINTA AL CAMBIAMENTO»

Il messaggio del papà scuote l'Italia: «Educiamo i ragazzi ai sacrifici, i maschi siano agenti della svolta contro la violenza»

Bolognini e Jannello da pag. 2 a pag. 5

Gino Cecchettin assieme ai figli Davide ed Elena, al funerale della figlia Giulia, la 22enne uccisa dall'ex Filippo Turetta



NOSTRO PADRE



L'Onu: nessuna zona sicura

«La Striscia è un inferno»

Farruggia a pagina 14



Presi due complici di Uss

Oligarca evaso, taglia degli Usa

Palma a pagina 15



«Impegnatevi per il mondo»

Renato Zero suona la carica

Spinelli a pagina 33

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA e CONTEMPORANEA da BOETTI a SCHIFANO da MIRÓ a BASQUIAT

DAGLI ANNI '60 AGLI INIZI DEL XXI SECOLO

INVIATO DA TUTTI I PIÙ FAMOSI

www.robertocasamonti.com





IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 6 DICEMBRE 2023

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ - Anno CXXXVII - NUMERO 257, 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'ECCELLENZA AL FEMMINILE
Premiata Wafa Ali Mustafa
«Cosi si sopravvive in Siria»

MARCO MENDINI / PAGINE 15 E 47



ESCE L'ALBUM "AUTORITRATTO"
Zero: «Andate in piazza
Un segnale per il potere»

RENATO TORTAROLO / PAGINA 48



COPPA ITALIA, SFUMANO I QUARTI
Genoa, buio dopo 5 minuti
La Lazio vince 1-0 e passa

GRAVINA ESCHIAPPAPETRA / PAGINE 50 E 51



IL SINDACO SI BLINDA: «RESTERÒ FINO AL TERMINE DEL MIO MANDATO E DOPO NON ANDRÒ IN BARCA». IL VICEMINISTRO: «NO ALLA FUSIONE WEBUILD-ASPI»

Porti, riforma entro il 2024

L'annuncio di Rixi al Forum dello shipping. Bucci: «Ampliare lo scalo di Genova? Si può fare ma sul mare»

Il vice ministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, annuncia al Forum dello shipping organizzato da *Il Secolo XIX* e da *The MediTelegraph*, che la riforma dei porti sarà pronta entro la fine del 2024: «Serve un coordinamento nazionale, una visione di sistema». Il sindaco Marco Bucci ha sottolineato che l'ampliamento dello scalo di Genova «si può fare, ma sul mare». E ha aggiunto: «Resterò fino al termine del mandato e dopo non andrò in barca». Ancora Rixi ha detto «no alla fusione Webuild-Aspi». **BALLOTTE QUARTI / PAGINE 2 E 3**



La platea del Forum dello shipping

APPELLO DEI SINDACATI AL GOVERNO. OGGI SCIOPERO A TARANTO

«Mittal deve lasciare l'ex Ilva»

Gilda Ferrari / PAGINA 19



L'ex Ilva agonizza alla vigilia dell'assemblea dei soci di oggi. I sindacati chiedono al governo di estromettere Arcelor. Secondo indiscrezioni, il Mef sarebbe pronto a farsene carico, se gli ingegneri formalizzassero il disimpegno. Ma per ora il governo non avrebbe un manager con cui sostituire l'attuale ad, Lucia Morselli.

ROLLI



BOCCIATA LA PROPOSTA

Nicolò Carratelli / PAGINA 8

Salario minimo è strappo totale con l'opposizione

La maggioranza boccia la proposta sul salario minimo presentata da Pd, M5s, Sinistra-Verdi, Azione e + Europa. E l'opposizione strappa il testo dell'emendamento proposto da FdI sulla materia.

IL COMUNE REGALA AD ENTI PUBBLICI LA METÀ DEI VOLATILI: «SONO TROPPI»



Arenzano sfratta 40 pavoni (su 80)

Un pavone osserva la torretta del Comune di Arenzano **DARIO FRECCERO / PAGINA 17**

IL PREMIER ISRAELIANO: «NON SO SE RIUSCIRÒ A RIPORTARLI A CASA»

Ostaggi a Gaza, Netanyahu gela le speranze dei parenti

IL COMMENTO

ANTONIO GIBELLI

LA STORIA DI GENOVA È SFREGIATA DA QUEL SACRARIO

L'ARTICOLO E ALTRI SERVIZI / PAGINE 18 E 24

I familiari degli ostaggi israeliani nelle mani di Hamas hanno visto ieri Netanyahu. Ma alcuni sono usciti prima dall'incontro, dopo che il premier israeliano ha detto che per ora non c'è alcuna possibilità di riportare tutti gli ostaggi a casa. Una frase che ha gelato le speranze dei familiari. **DEL GATTO EMAGRI / PAGINE 14 E 15**

IL NO AI FEMMINICIDI



Giulia, 10 mila addii Il padre: «Non sei morta invano»

Serra e Zancan / PAGINE 4 E 5

Sul biglietto di ricordo il papà, la sorella e il fratello di Giulia Cecchettin hanno scritto: «Il tuo sorriso il regalo più bello. Il tuo amore un messaggio per il mondo». È stato un funerale pieno d'amore, pacatezza. Un funerale politico.

Uomini e donne I pregiudizi e gli stereotipi

Silvia Pedemonte / PAGINA 7

Un uomo su 4 pensa che le faccende domestiche siano una cosa da donna. E che una donna per essere completa debba avere dei figli. È compito dell'uomo, invece, provvedere alle necessità economiche familiari. Ecco pregiudizi e stereotipi rilevati dall'Istat.

Isabella Ragonese «Ora reagiamo ma tutti insieme»

Raffaella Grassi / PAGINA 6

Ecco perché siamo coinvolti Anch'io, da prof

Antonella Viola / PAGINA 6

Il generale monumento

MATTIA FELTRI

BUONGIORNO

Il generale Roberto Vannacci è preoccupato dalla tenuta nel nostro paese della libertà di pensiero e di parola. Lui che da sei mesi, da quando ha pubblicato il suo libro accreditato di centinaia di migliaia di copie vendute o piratate, è in giro da Ragusa a Bolzano a presentarlo davanti a folle idolatrate, ospite dei migliori talk show, intervistato dalle più prestigiose testate, a dire e ripetere che gli omosessuali non sono normali e devono farsene una ragione, che le lobby gay internazionali gli impediscono di dire busone o invertito, che Paula Egonu ha tratti somatici non rappresentativi dell'italianità, che non dovrebbe essere condannato se pianta la matita nella giugolare del ceffo che lo aggredisce, che la Russia di Putin sarà anche una dittatura ma nessuno ha paura di far sera nei parchi, che le fem-

ministe sono moderne fattucchiere insoddisfatte della vita domestica, che i preservativi assecondano malauguratamente il desiderio di non fare figli anziché di farli, e a dire e ripetere una professione di altre sentenze non sempre di sua produzione, avendole noi già sentite per decenni da barbieri e tassisti, sebbene in percentuali in progressivo e drastico calo, e per questa sua sofisticata dottrina è conteso da stampa e piazze ed è salito sino alle cime della popolarità, tanto che la contesa della sua persona si è estesa ora ai partiti ansiosi di candidarlo a un seggio del Parlamento europeo, ecco, lui è preoccupato dalla tenuta della libertà di pensiero e parola? Lui? Lui che, in questo amabile paese, della libertà di pensiero e parola, di qualsiasi pensiero, di qualsiasi parola, è il monumento vivente? —

STUDIO DENTISTICO FASSIO

SCEGLI IL DENTISTA CHE VUOI... MA UN PREVENTIVO ACCURATO FALDO ANCHE DA NOI!



Genova C.so Europa, 145/3
Tel. 010 355 811 - 339 7524875
www.studiodentisticofassio.it

STUDIO DENTISTICO FASSIO

UNA PASSIONE COSÌ FORTE CHE NON VUOLE FERMARSI!



Genova C.so Europa, 145/3
Tel. 010 355 811 - 339 7524875
www.studiodentisticofassio.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Agenzia Entrate
Forfettari, oltre la soglia di 100mila euro con l'incasso: Iva a fattura piena



Alessandra Caputo — a pag. 40

Domani con Il Sole
Processo fiscale e cooperative compliance: tutte le novità



— a 2,000 euro più il prezzo del quotidiano



VALLEVERDE

FTSE MIB 30082,88 +0,56% | SPREAD BUND 10Y 173,70 -2,10 | SOLE24ESG MORN. 1180,54 +0,39% | SOLE40 MORN. 1091,01 +0,49% | Indici & Numeri → p. 45-49

Piazza Affari supera quota 30mila

Mercati

La Borsa di Milano segna +0,56% e arriva a un livello che non toccava dal 2008

IBTP tornano sotto il 4%
Gli operatori prevedono un taglio dei tassi a marzo

Grazie al rialzo dello 0,56% messo a segno nella seduta di ieri, l'indice principale di Piazza Affari, il Ftse Mib, torna sopra i 30mila punti, livello che non vedeva da oltre 15 anni, giugno 2008. In attesa di segnali di tagli al costo del denaro a partire da marzo, hanno chiuso in rialzo anche Parigi e Francoforte che ha addirittura aggiornato i massimi storici. L'effetto di questa scommessa è la rapida discesa dei rendimenti dei titoli di Stato: il Btp decennale è tornato sotto il 4%.

Maximilian Cellino — a pag. 5

CORPORATE AMERICA

Su Wall Street il balletto delle previsioni sugli andamenti per il 2024

Vito Lops — a pag. 5

CONGIUNTURA

Patuelli (Abi): l'inflazione è già al 2%, ora ragionare su tagli dei tassi

Laura Scrafini — a pag. 8

ALLIANCEBERNSTEIN

Alert di Mounier: «Nei prossimi due trimestri a prevalere sarà la volatilità»

Maximilian Cellino — a pag. 5

PANORAMA

ENERGIA

Tariffa calmierata per 4,5 milioni di utenti vulnerabili. Più informazioni per la fine tutela

Nessuna proroga della fine della maggior tutela per il mercato elettrico, solo piccoli interventi per assicurare massima informazione e migliori condizioni di passaggio per 4,5 milioni di clienti vulnerabili che ancora beneficiano dei prezzi tutelati. È l'obiettivo della decisione approvata ieri dal Governo. — a pagina 20

Giorgetti: dire no a «impegni impossibili» sul Patto Ue

Governance economica

Il ministro alle Camere: snaturata la proposta della Commissione Ue

Respingere «impegni impossibili da mantenere» è un fatto di «serietà». Così il ministro dell'Economia Giorgetti spiega alle Camere le ragioni della contrarietà italiana alla riforma del Patto di stabilità attesa giovedì e venerdì ai vertici Ue. Senza un rinvio l'Italia voterà no.

Gianni Trovati — a pag. 3

LA PREVISIONE

L'Istat: il Pil solo a +0,7% nel 2024

Gianni Trovati — a pag. 3

RAPPORTO SVIMEZ

Sud: consumi in calo, crescita dimezzata

Carmine Fotina — a pag. 2

L'ANALISI

IL FRENO AL DEBITO TEDESCO E I RISCHI DI RECESSIONE IN EUROPA

di Marco Buti e Marcello Messori — a pagina 16



Il deal. Le battute finali

TRASPORTO AEREO

Bruxelles su Ita: «Vogliamo procedere velocemente»

Lufthansa-Ita è «un caso importante e intendiamo procedere velocemente». Così il commissario alla concorrenza Ue, Didier Reynders: «Esamineremo l'effetto sulla competitività».

Pogliotti — a pag. 31



In crisi. Servono capitali freschi

SIDERURGIA

Ex Ilva, in assemblea ultima chiamata per i soci

Oggi, all'assemblea dei soci, si conoscerà il destino di Acciaierie d'Italia, con la risposta di Arcelor Mittal alla richiesta della società di rifinanziamento, caduta nel vuoto una settimana fa.

Bricco e Palmiotti — a pag. 20



«SITUAZIONE APOCALITTICA»
L'allarme Onu: «Nella Striscia nessun luogo è sicuro»

Luca Veronese — a pag. 9

Tragedia umanitaria. Palestinesi feriti vengono trasportati all'ospedale Nasser a Khan Younis, nel sud della striscia di Gaza

40

40 ANNI
COSÌ NACQUE LA DOMENICA DEL SOLE, LA CULTURA PER CAMBIARE

di Enrico Salza — a pagina 17

LAVORO 24

Lamborghini, settimana corta di quattro giorni

Lamborghini ha raggiunto con Fiom e Fim un accordo che prevede fino a 31 giorni di lavoro in meno e riorganizzerà tutti gli operai: 12 giorni di riposo in più per gli impiegati. — a pagina 30

ADDI

La Borsa piange Ventura, storico agente di cambio

Il leone di Piazza Affari ha smesso di ruggire. È morto all'età di 86 anni Arrilio Ventura, ex presidente del Comitato direttivo ed ex presidente del Consiglio di Borsa. — a pagina 38

OGGI CON IL SOLE 24 ORE



Gioielli

Dati e numeri confermano forza e fascino del settore

— inserto allegato al quotidiano

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
25% di sconto a regola, per info ilsole24ore.com/abbonamento Servizio Clienti 02.30.300.600

SCARPA®
RIBELLE RUN XT GTX ACTIVE ADVENTURER.
SCARPA.COM



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 6 dicembre 2023
Anno LXXX - Numero 336 - € 1,20
San Nicola, vescovo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizioni in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Giochi Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - ISSN 0391-6990

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

VIOLENZA DI GENERE

«A Roma emergenza costante»

Allarme del procuratore Lo Voi
«Dieci denunce al giorno
3.392 casi di codice rosso»

Nel 2023 in Italia 105 vittime
Capitale al primo posto
per numero di femminicidi

In 10mila a Padova per l'addio
a Giulia uccisa dal suo ex
Il padre: «Ora cambiamo tutti»

L'INTERVENTO

Renzi fa Renzi e sberleffa i resti del Pd

DI PAOLO ZAPPITELLI

Nardella e Schlein impongono. Renzi aspetta e se la ride. Il campo di gioco è Firenze e in ballo ci sono le elezioni a sindaco del maggio prossimo. Una sfida non banale visto che per una volta il centrodestra potrebbe avere una chance di poter contendere Palazzo Vecchio. Uno dei motivi è proprio la decisione del Pd di imporre un candidato senza fare le primarie. Sara Funaro, provocando parecchia irritazione nel partito. Scelta voluta da Nardella e avallata da Schlein che vede come fumo negli occhi una alleanza con Renzi. Il leader di Ivicosi, può diventare ancora una volta ago della bilancia: si presenterà alla sfida con una sua candidata, Stefania Saccardi, toglierà voti ai dem perché a Firenze il suo nome ancora conta, e parecchio, e tiferà perché centrodestra e sinistra arrivino al ballottaggio. Ipotesi tutt'altro che peregrina vista la non eccessiva forza della coalizione a guida Democratica. A quel punto potrà sedersi al tavolo e attendere che il Pd si presenti con il cappello in mano. O, in alternativa, potrebbe accettare le lusinghe del centrodestra. Ma c'è anche un'altra variabile che ingolosisce assai l'ex premier: la possibilità, non facile ma neppure così remota, che la minoranza Pd, che ha già puntato i piedi, strappi e si presenti con la sua candidata. A quel punto Renzi troverebbe una naturale alleata. E la partita per il Pd inizierebbe davvero a essere tutta in salita.

© RINNOVAMENTO EUROPEO

Il Tempo di Osho

Settimana corta alla Lamborghini Si lavora 4 giorni e si guadagna di più

BOMBARDIERI e LANDINI CONFERMATO

Mercoledì in Sicilia a Siracusa
Venerdì in Lombardia a Brescia
Sabato in Piemonte a Torino
Domenica in Sardegna a Cagliari
Venerdì in Puglia a Bari
Sabato in Campania a Napoli

58 PIAZZE E 100 PRESIDI IN TUTTA ITALIA!

"Ma se fanno tutti la settimana corta, ce fanno saltà gli scioperi del venerdì"

Ventura a pagina 11

Abbraccio al popolo ebraico

Eurocommissaria Johansson
«Nella Ue durante le feste grande rischio di attentati»

Antonelli a pagina 6

... C'erano oltre 2.500 persone ieri a piazza del Popolo per esprimere solidarietà al popolo ebraico in ricordo dell'attentato del 7 ottobre scorso. Sul palco Victor Fadlun, presidente della Comunità Ebraica di Roma, insieme a rappresentanti del governo, tra i quali Salvini, Tajani, Nordio e La Russa, ma anche dell'opposizione come Schlein e Conte.

Martini a pagina 7

... Il procuratore capo di Roma, Lo Voi, lancia l'allarme violenza di genere nella Capitale. I dati sono da «emergenza costante»: da gennaio a metà novembre il «codice rosso» è stato attivato 3.392 volte. Dieci denunce al giorno. A Roma il triste primato dei femminicidi: sette da inizio anno. Terzi funerali di Giulia Cecchetti a Padova con 10mila persone.

Bruni, Parboni, Ricci e Marsico alle pagine 2 e 3

Salvini al gioielliere condannato «Ti assicuro il mio impegno per riformare la giustizia»

Romagnoli a pagina 5

Patto di Stabilità Giorgetti chiude la porta a vincoli di bilancio rafforzati

Frasca a pagina 8

Coppa Italia La Lazio passa il turno Genoa battuto 1-0 Ipotesi derby ai quarti



Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 26 e 27

COMMENTI

- **MAZZONI**
Alla sinistra serve una seria svolta riformista
- **GIACOBINO**
Articoli sportivi
Il nuovo business del bomber immobiliare
- **CONTE MAX**
La maggioranza e le sfide del 2024

a pagina 13

AUTOCARROZZERIA MODERNA
di PIETROPAOLI e SALVI

AUTOCARROZZERIA MODERNA

Via G. Saragat - Loc. Campo di Pila - 67100 L'AQUILA
Tel e Fax 0862 319527
mail: autocarrozzeriamoderna@gmail.com

Guido 348 7095086 Roberto 348 7095087

Consigli non richiesti
DI CICISSEO

Nel manifesto dei valori del Pd c'è scritto a chiare lettere che il superamento della crisi della politica può essere perseguito solo attraverso la promozione di una nuova classe dirigente e un rinnovamento delle sue forme di selezione «che stabilisca un rapporto più diretto e costante fra la politica e la società, riduca i privilegi impropri della dirigenza politica e la elefantiasi degli organismi istituzionali». La grande novità, diventata un elemento costitutivo del partito, sono state le primarie, anche se nel tempo questo strumento (...)

Segue a pagina 13

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI **RAFFREDDORE**

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per lo stesso immunizante.



PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 32

SCADENZA 11 DICEMBRE

Il 40% delle società non ha ancora comunicato il nome dei titolari effettivi al Registro

Vedana a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

IO
CONFINO

Forfettari - La circolare delle Entrate sul nuovo regime

Imu - L'ordinanza della Cassazione su fabbricati di nuova costruzione e fatiscenti

Calamità - Il disegno di legge in materia di ricostruzione

La Settimana enigmistica non conosce crisi: vende 400 mila copie in 7 giorni e macina utili
Claudio Piazzotta a pag. 19

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Il forfettario sparisce a 100k

Superata la soglia di 100 mila € di incassi il regime agevolato cessa immediatamente e si attivano subito tutti gli obblighi Iva e la possibilità di detrazione dell'imposta

Superati i 100 mila euro di incassi il regime forfettario cessa immediatamente e nello stesso istante si attivano tutti gli obblighi Iva compresa la possibilità di detrazione dell'imposta: i contribuenti forfettari vengono attratti nel regime ordinario con obbligo di fatturare (elettronicamente) integrando con l'Iva l'operazione che ha prodotto il superamento, tutte le altre occasioni di beni e prestazioni di servizi effettuato ma non fatturate.

Mandolesi a pag. 34

GEOSTRATEGIE
Il Giappone si sta riarmando e si batte per entrare nella Nato

De Filippo a pag. 12

Il Papa rompe gli indugi: licenzia e sfratta il cardinale americano Raymond Leo Burke



Non era solo uno sfogo quello di Papa Francesco sul cardinale conservatore Raymond Leo Burke: nel giro di una settimana sono arrivate all'abitazione romana dell'Eminenza americana due raccomandate. Una con un decreto pontificio che gli ha comunicato la revoca dello stipendio cardinalizio. Una da parte dell'Aspa, la società vaticana che amministra anche il patrimonio ex Propaganda Fide, che gli comunica la fine del comodato gratuito dell'appartamento. Per entrambi i provvedimenti la decorrenza è quella del 1° dicembre 2023. Il 30 novembre scorso il Papa aveva dato il preavviso di sfratto al cardinale durante una riunione con i Capi Dicastero della Curia Romana.

Bechis a pag. 13

DIRITTO & ROVESCIO

Non esistendo la funzione perché l'Unione europea non ha una politica estera e quindi non possiede un ministro degli esteri e nemmeno un Commissario alla materia, il fatto che è incaricato dei rapporti internazionali della Ue non è nemmeno il «rappresentante dell'Unione europea per la politica estera», ma questa funzione imprevedibile e fumosa si fa addirittura precorriere del termine «falso» per riascrivere, in qualche modo un rappresentante che è privo di funzioni reali. La prima rappresentante era una baronessa inglese che si dice abbia migliorato i servizi di portafoglio dei suoi uffici. La seconda (Podewils Magherini, portaborse di D'Alma) faceva dei comunicati all'Anso, variamente auspicanti. L'attuale (il socialista spagnolo Jesus Barreda Fontelles) si prende sul serio e spesso pretende anche di contraddire la Ue che a sua volta lo manda, ogni volta, a quel paese. Ma a lui basta un titolo di giornale il giorno dopo in cui l'ha fatto fuori dal vaso. Contendo lui...



è fatta di storie.



Martina
è un'atletista digitale. Aiuta decine di ragazzi ad esprimere sé stessi e il proprio potenziale.



ANDREA BOCELLI FOUNDATION
ENTE FILANTROPICO

Unisciti alla nostra grande famiglia. Insieme si può molto di più.

Piazza San Firenze, 5 - 50122 Firenze (FI)
T. +39 055 9943200 - andrea@bocellifoundation.org



Scopri la nostra storia

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 6 dicembre 2023
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Dem e sinistra per Funaro. E lista di Italia Viva

**La disfida di Firenze
Renzi contro il Pd
«che nega le primarie»**

Pontini a pagina 13

**UN AIUTO PER
LA TOSCANA**
Dona subito
IBAN IT21 U086 7302 8010 00000913630



Costrette a licenziarsi 44mila mamme

Il dato drammatico del 2022: impossibile conciliare famiglia e lavoro. Indagine Ocse-Pisa: ragazze penalizzate nello studio della matematica
Accordo storico alla Lamborghini, settimana corta e più soldi in busta. Bagarre sul salario minimo: la maggioranza bocchia i nove euro da p. 8 a p. 11

Lontane dal potere economico

Le donne sottovalutate, ieri come oggi

Monica Peruzzi a pagina 8

Gas e luce, interviene il governo

Bollette tutelate per 4,5 milioni di famiglie



Circa quattro milioni e mezzo di famiglie "vulnerabili" continueranno a usufruire di forniture di energia elettrica a prezzi calmierati anche a seguito della liberalizzazione del mercato. Lo stabilisce il Decreto energia.

Ropa a pagina 27

PADOVA, AL FUNERALE DI GIULIA IL RUMORE DI 10MILA CHIAVI: «SPINTA AL CAMBIAMENTO»

Il messaggio del papà scuote l'Italia: «Educiamo i ragazzi ai sacrifici, i maschi siano agenti della svolta contro la violenza»

Bolognini e Jannello da pag. 2 a pag. 5

Gino Cecchetti insieme ai figli Davide ed Elena, al funerale della figlia Giulia, la 22enne uccisa dall'ex Filippo Turetta



NOSTRO PADRE



L'Onu: nessuna zona sicura
«La Striscia è un inferno»

Farruggia a pagina 14



Presi due complici di Uss
Oligarca evaso, taglia degli Usa

Palma a pagina 15



«Impegnatevi per il mondo»
Renato Zero suona la carica

Spinelli a pagina 33

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA e CONTEMPORANEA
da BOETTI a SCHIFANO
da MIRÓ a BASQUIAT

DAGLI ANNI '60
AGLI INIZI
DEL XXI SECOLO

INVIATO
SARTELLA PER
TUTTI I SERVIZI
FIRENZE

www.casamonti.com





la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Mercoledì 6 dicembre 2023

Oggi con *Green & Blue*

Anno 48 N° 287 - In Italia € 1,70

IN DIECIMILA AI FUNERALI

“Facciamo rumore per non dimenticare Giulia”

dalla nostra inviata
Brunella Giovara

PADOVA - Piangiamo tutti un po', ciascuno per come è capace di soffrire, davanti a questa bara leggera che infine esce sul sagrato di Santa Giustina, una macchia bianca nel nero del grande portone, e qualcuno si inginocchia al passaggio.

● alle pagine 22 e 23
Con l'intervento di **Gino Cecchetti**

Il commento

Il dovere di educare

di **Elena Stancanelli**
● a pagina 32



Le chiavi
Sono il simbolo degli affetti con cui si dovrebbe essere al sicuro

LA BATTAGLIA SUI DIRITTI

Salario, il colpo di grazia

Bagarre in Aula durante la discussione sugli emendamenti: Conte strappa il testo. Schlein: "Governo di sfruttatori". E tolgono le firme Mattarella: "La Costituzione non propone il concetto di lavoro come merce". Schmit: "Le paghe basse frenano produttività e crescita"

Giorgetti: "No a regole troppo stringenti sul Patto di stabilità"

L'analisi

Se il governo va sulle barricate

di **Andrea Bonanni**

Linea dura sul rinnovo del Patto di Stabilità. Dopo che, nel convegno-flop dell'ultradestra a Firenze, Salvini ha dato libero sfogo al suo viscerale anti-europeismo, ieri il governo ha deciso mostrare i muscoli a Bruxelles.

● a pagina 33

La polemica

Gli imprenditori della paura

di **Luigi Manconi**

Un popolo di spaventati? Si consideri innanzitutto un segnale in apparenza eccentrico: le cronache da tutta Italia e, in particolare, dalle province e dalle periferie urbane raccontano il diffondersi di una moltitudine di figure dell'Apocalisse.

● a pagina 33

Salario minimo, è battaglia a Montecitorio. L'atto finale è il ritiro delle firme dei leader dell'opposizione dal testo delle destre che affossa 19 euro lordi l'ora di salario minimo legale. Con un maxi emendamento si chiede al governo di trovare un meccanismo per "retribuzioni eque". E Mattarella chiede di tornare alla "centralità della persona".

di **Casadio, Ciriaco, Colombo Conte, Santelli, Tito e Vecchio**
● da pagina 2 a pagina 7



L'evento a Roma

L'Italia bipartisan in piazza contro l'antisemitismo

di **Marco Carta**
● a pagina 10

Studenti



Gli effetti del Covid Forti cali in lettura e matematica

di **Corrado Zunino**
● a pagina 24

Mappamondi

Putin d'Arabia protagonista a Dubai e Riad

di **Rosalba Castelletti**



● a pagina 17

Sulla Guyana è sfida fra grandi potenze

di **Lucio Caracciolo**

In altri tempi il tentativo del Venezuela di annetterci un corposo pezzo della vicina Guyana, ricchissimo di materie prime fra cui oro, petrolio e gas, sarebbe stato classificato esotismo di interesse locale. Oggi la prospettiva cambia. Siamo nella Guerra Grande, competizione globale di potenza fra Stati Uniti, Cina e Russia.

● a pagina 32

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

IL NUOVO ROMANZO DI LORENZO SASSOLI DE BIANCHI

EVANGELINA

di **LORENZO SASSOLI DE BIANCHI**

Sperling & Kupfer

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. Ajazzi, 8 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicitamanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Grecia € 3,50 - Croazia KM 22,80 / € 3,00 - Svizzera Italiano CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ



LA CULTURA
Pane, amore e meraviglia
 la Storia secondo Barbero
 FRANCESCO RIGATELLI

L'AMBIENTE
A Dubai con 315 jet privati
 quanto inquina la Cop28
 NICOLAS LOZITO

Ipocrisia Cop. Jet, ricchezza, soluzioni a metà: con il passare dei giorni a Dubai aumentano i dubbi attorno a quello che dovrebbe essere il più importante appuntamento di diplomazia climatica dell'anno. - PAGINA 24

IDROCENTRO
 TUTTA LA STAMPA QUANDO SERVE!
 www.idrocentro.com

LA STAMPA

MERCOLEDÌ 6 DICEMBRE 2023

IDROCENTRO
 TUTTA LA STAMPA QUANDO SERVE!
 www.idrocentro.com

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867
 1,70 € IL ANNO 157 € IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DC8-TO | www.lastampa.it

OGNI GIORNO 120 DONNE COSTRETTE A DIMETTERSI DOPO AVER AVUTO UN FIGLIO. MATTARELLA: LA DIGNITÀ CALPESTATA

Il lavoro espelle 44mila mamme

Salario minimo, Pd e 5S strappano la proposta per protesta. Aziende: utili record, retribuzioni ferme

IL COMMENTO

Aumentare gli stipendi aiuta anche le imprese
 MARIANNA FILANDRI

Qual è l'obiettivo di un'impresa? Secondo molti la massimizzazione del profitto. Una volta che i costi sostenuti vengono detratti dai ricavi, rimane il compenso per l'impresa. Aumentare la differenza tra ricavi e costi è economicamente razionale. - PAGINA 29

L'ANALISI

Un'Italia sempre più fragile e disuguale
 MARIO DEAGLIO

Quello che sta per arrivare sarà un Natale con una forte componente di speranze private. Non potrà essere, invece, un Natale di congratulazioni pubbliche per i risultati conseguiti che sono un miscuglio di positività e negatività. - PAGINA 13

L'INDAGINE

Quei nostri quindicenni in una scuola mediocre
 ANDREA GAVOSTO

L'indagine PISA dell'Ocse sugli studenti quindicenni è da più di vent'anni un termometro della salute dei sistemi scolastici nel mondo: all'edizione del 2022, ritardata di un anno per la pandemia, hanno partecipato 690.000 studenti di 81 paesi. I dati presentati ieri sono importanti anche perché si tratta della prima indagine dopo il Covid, che ha obbligato ovunque a chiudere le scuole. - PAGINA 29

A PADOVA IN DIECIMILA PER L'ULTIMO SALUTO. IL GRIDO DELLA PIAZZA CON MIGLIAIA DI CHIAVI

L'eredità di Giulia

MONICA SERRA, ANTONELLA VIOLA, NICCOLÒ ZANCAN

Mia figlia non è morta invano
 GINO CECCHETTIN

Carissimi tutti, abbiamo vissuto un tempo di profonda angoscia: ci ha travolto una tempesta terribile, una pioggia di dolore. - PAGINA 4

L'umanità di un padre
 ANNALISA CUZZOCREA

E chi l'avrebbe detto che sarebbe arrivato un padre, a infliggere il più grave colpo al Patriarcato che il Paese ricordi. - PAGINA 4

NICOLA FOSSILLA/AFI

IL LEGHISTA: STO COL GIOIELLIERE, CAMBIARE LA LEGGE. IL MAGISTRATO: BASTA CATTIVI MAESTRI

Legittima difesa, scontro Salvini-pm

CAPURSO, COPPERO FIORI, GRIGNETTI

Di fronte alla sentenza di condanna a 17 anni di carcere per il gioielliere Mario Roggero - per l'omicidio di due rapinatori e il tentato omicidio di un terzo -, Salvini cavalca il caso. Chiama il gioielliere per esprimere «vicinanza umana», promettendogli «di non dimenticare il suo caso», aggiungendo la determinazione affinché venga approvata la riforma della giustizia. - PAGINA 14 E 15

POLITICA E INFORMAZIONE

Il piano di Giambruno fare causa a Mediaset
 Ilario Lombardo

Radio Uno lo sotte Sangiuliano censura
 Michela Tamburrino

L'EUROPA

Il Capitano anti Soros e l'alibi degli abusivi
 MARCO ZATTERIN

Libera Bruxelles dagli abusivi, cacciarli tutti dal tempio insieme con i banchieri, naturalmente, George Soros. Salvini rispolvera il copione di macelleria euroscettica. - PAGINA 29

LA GUERRA

Il gelo di Netanyahu sugli ostaggi a Gaza
 "Non so se riesco a portarli a casa"

NELLO DEL GATTO

Rabbia e frustrazione dopo l'incontro dei familiari degli ostaggi israeliani di Hamas con Netanyahu dopo la sospensione della tregua. Il premier ha detto loro che adesso non c'è alcuna possibilità di riportare tutti a casa.
 HANANIA, MAGRÌ, STABILE - PAGINE 18 E 19

IL DIBATTITO

Greta attacca Hamas e condanna Israele
 MONICA PEROSINO

In un mondo che pare sgretolarsi, agli occidentali, dopo decenni di pace, sembra non restar altro che schierarsi: bianco o nero. Antisemitismo e islamofobia crescono vertiginosamente.
 - PAGINA 20 MONTICELLI - PAGINA 21

Perché è scorretto parlare di genocidio
 ASSIA NEUMANN DAYAN

Greta Thunberg, vent'anni, dopo due mesi ha finalmente elaborato un lungo articolo per il Guardian sul genocidio di Israele ai danni dei palestinesi, quando alla fine la fotografia con la piovra di peluche e il cartello "Gaza" era un editoriale migliore. Thunberg, vent'anni, scrive quello che scrivono sui social i ventenni: genocidio, apartheid, genocidio. - PAGINA 20

BUONGIORNO

Il generale Roberto Vannacci è preoccupato dalla tenuta nel nostro paese della libertà di pensiero e di parola. Lui che da sei mesi, da quando ha pubblicato il suo libro accreditato di centinaia di migliaia di copie vendute o piratate, è in giro da Ragusa a Boziano a presentarlo davanti a folle idolatranti, ospite dei migliori talk show, intervistato dalle più prestigiose testate, a dire e ripetere che gli omosessuali non sono normali e devono farsene una ragione, che le lobby gay internazionali gli impediscono di dire busone o invertito, che Paula Egonu ha tratti somatici non rappresentativi dell'italianità, che non dovrebbe essere condannato se pianta la matita nella giugolare del ceffo che lo aggredisce, che la Russia di Putin sarà anche una dittatura ma nessuno ha paura di far sera nei parchi, che le fem-

Il generale monumento
 MATTIA FELTRI

ministe sono moderne fattucchiere insoddisfatte della vita domestica, che i preservativi assecondano malauguratamente il desiderio di non fare figli anziché di farli, e a dire e ripetere una profusione di altre sentenze non sempre di sua produzione, avendole noi già sentite per decenni da barbieri e tassisti, sebbene in percentuali in progressivo e drastico calo, e per questa sua sofisticata dottrina è conteso da stampa e piazze ed è salito sino alle cime della popolarità, tanto che la contesa della sua persona si è estesa ora al partito ansioso di candidarlo a un seggio del Parlamento europeo, ecco, lui è preoccupato dalla tenuta della libertà di pensiero e parola? Lui? Lui che, in questo amabile paese, della libertà di pensiero e parola, di qualsiasi pensiero, di qualsiasi parola, è il monumento vivente?

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

IL NUOVO ROMANZO DI LORENZO SASSOLI DE BIANCHI

Springer & Kupfer



Abertis cresce in Spagna conquistando l'Autovia del Camino
Deugeni a pagina 19
Mfe, Prado verso l'addio alla presidenza di Mediaset
España
Caroselli a pagina 15



Zegna vede 2 miliardi di ricavi nel 2024 grazie a Tom Ford
 Conta di raggiungere il target fissato per il 2025 con un anno di anticipo
Palazzi in MF Fashion
 Anno XXXV n. 239
 Mercoledì 6 Dicembre 2023
 €2,00 *Classedtori*



FTSE MIB +0,56% 30.083 DOW JONES -0,21% 36.128** NASDAQ +0,21% 14.216** DAX +0,78% 16.533 SPREAD 174 (-2) €/S 1,0817
 ** Dati aggiornati alle ore 20,45

OGGI IL CDA DI ACCIAIERIE D'ITALIA A CACCIA DI FONDI

Mittal ignora l'ex Ilva

Al polo di Taranto servono subito 300 milioni per fronteggiare la crisi di liquidità
Ma il big franco-indiano versa 1,1 miliardi ai soci e deconsolida la società italiana
BCE, IL FALCO SCHNABEL APRE AL TAGLIO DEI TASSI. FTSE MIB A 30 MILA PUNTI

Bicchieri, Defendi, Ninfolo e Pavese alle pagine 2, 4, 21 e 23



LA PARTITA PER NETCO
Tim, al golden power il dossier sulla rete
Per valutare Sparkle Kkr chiede due mesi
 Mapelli a pagina 15

EXOR VENTURES
Elkann investe nella difesa Usa con i missili di Ursa Major
 Caroselli a pagina 3

MODELLO MANAGERIALE
Banca Generali ridisegna la rete dei banker: arriva il senior partner
 Messia a pagina 15



FIDEURAM DIRECT

Rialzo, ribasso. Rinuncio?

Nel dubbio, investi con Fideuram Direct.

La banca digitale per investire con la competenza e la solidità del leader di mercato*.

Scopri di più su fideuramdirect.it

Fideuram Direct è una banca commerciale di **FIDEURAM**
 Messaggio pubblicitario con finalità promozionali
 * Soluzioni Commercial Equity Tier 1 ratio 127,5% - Leader di mercato del Azionario.

Benvenuti (Culmv), no al lavoro a chiamata dipendenti terminal

"Per noi a Genova è improponibile, ma penso anche altrove. E teniamo presente che bisogna cambiare una legge per farlo. Non mi pare che si possano fare diversi livelli di regolamentazione del lavoro in un porto: c'è il lavoro temporaneo e quello dei dipendenti fissi. E' già normato, semmai va normato meglio". Antonio Benvenuti, console della Compagnia unica lavoratori portuali del porto di Genova, che fornisce la manodopera per i picchi di lavoro ai terminal portuali dello scalo boccia l'ipotesi avanzata da Fise Uniport al tavolo del rinnovo del contratto nazionale dei porti, della possibilità per i terminalisti di utilizzare il contratto a chiamata, saltando le compagnie portuali e le imprese che coprono la quota di lavoro variabile. E sempre al forum Shipping & intermodal transport organizzato dal Secolo XIX all'Acquario di Genova arriva il no anche dal presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri**: "Ho detto a chiare lettere - sottolinea - che non si fanno rinnovi o azioni che penalizzano i lavoratori. Probabilmente si tratta di un'uscita per risolvere casi particolari di alcuni porti, ma abbiamo già messo in moto un meccanismo per cui si troverà nei prossimi giorni un soluzione che soddisfa tutti". Parere contrario pure da Mario Sommariva, presidente dell'Adsp del mar ligure orientale. "Nasce probabilmente da una spinta in alcuni porti in cui la questione del lavoro temporaneo non ha mai trovato una soluzione soddisfacente - premette - qui la gravità è che si propone in un contratto collettivo una norma che sostanzialmente è inaccettabile". Riproduzione riservata © Copyright ANSA Da non perdere.



Le future rotte dei trasporti marittimi tra riforme e crisi internazionali al decimo Forum "Shipping and Intermodal Transport"

Che si tratti della Brexit o di una nave portacontainer incagliata nel canale di Suez, dell'introduzione di un dazio o di un nuovo Paese sottoposto a embargo, lo shipping è il primo settore dell'economia a risentirne. Genova, la decima edizione del Forum dello Shipping Genova - Prima dell'esplosione del conflitto con Hamas, i porti israeliani gestivano poco meno dello 0,4% del traffico mondiale di container: un'inezia, in un settore per definizione globale. Eppure dall'altra parte del mondo, a Singapore, capitale dello shipping, ci si prepara al 'piano B': «Fino ad oggi non siamo stati toccati da quanto sta accadendo in Medio Oriente. Sappiamo che ci sono situazioni di congestione nei porti di Haifa e Ashdod, e che alcuni scali più piccoli attorno all'enclave di Gaza sono stati chiusi. Ma stiamo aggiornando i nostri piani nel caso in cui la situazione dovesse peggiorare», ha spiegato un portavoce del colosso Psa alla stampa economica asiatica. Se il trasporto marittimo è da sempre il primo indicatore dello stato di salute delle economie, per lo stesso principio gli scenari geopolitici ne determinano le scelte. Esattamente quello che sta accadendo in questi tragici giorni a Gaza e in Israele, e che era successo a febbraio dello scorso anno con l'invasione russa dell'Ucraina. Che si tratti della Brexit o di una nave portacontainer incagliata nel canale di Suez, dell'introduzione di un dazio o di un nuovo Paese sottoposto a embargo, lo shipping è il primo settore dell'economia a risentirne. Perché e con quali conseguenze, sono le domande alle quali - sotto la competente regia di Fabrizio Vettosi - gli addetti ai lavori danno una risposta oggi, a Genova, in occasione della decima edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport" (Auditorium dell'Acquario, ore 9.15: introduce Stefania Aloia, direttrice del Secolo XIX). Nel corso della sessione intitolata "Ridisegnare le mappe del trasporto globale" saranno molti i temi al centro del dibattito: il ruolo di Cina e India nelle nuove rotte commerciali e marittime, il fenomeno del nearshoring, le crisi energetiche, i nuovi protezionismi, il ruolo dell'Europa, l'importanza delle Zone economiche speciali. Ne parliamo con Luigi Merlo (presidente di Federlogistica), Mark Lowe (esperto di intelligence), Sara Armella (avvocata fiscalista), Marco Conforti (presidente Psa Italia), Paolo Pessina (presidente di Assagenti), Stefano Messina (presidente di Assarmatori). Non di minore attualità la seconda sessione di lavori, moderata dal giornalista Simone Gallotti, dal titolo "Verso un altro modello di portualità". La riforma della legge 84/1994 è da mesi sul tavolo del governo (rappresentato al Forum dal viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi) con l'obiettivo dichiarato, e condiviso da molti operatori, di riportare a Roma il ponte di comando della portualità: un'operazione giudicata indispensabile se si vuole uscire dal perverso meccanismo che, negli anni, ha favorito il proliferare di progetti locali del tutto, o quasi, inutili per il sistema logistico nazionale. Come mettere a punto questa svolta, tuttavia, è ancora

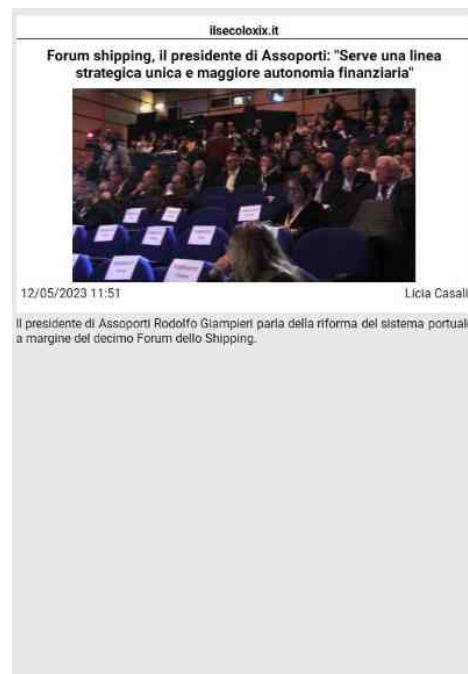


Che si tratti della Brexit o di una nave portacontainer incagliata nel canale di Suez, dell'introduzione di un dazio o di un nuovo Paese sottoposto a embargo, lo shipping è il primo settore dell'economia a risentirne. Genova, la decima edizione del Forum dello Shipping Genova - Prima dell'esplosione del conflitto con Hamas, i porti israeliani gestivano poco meno dello 0,4% del traffico mondiale di container: un'inezia, in un settore per definizione globale. Eppure dall'altra parte del mondo, a Singapore, capitale dello shipping, ci si prepara al 'piano B': «Fino ad oggi non siamo stati toccati da quanto sta accadendo in Medio Oriente. Sappiamo che ci sono situazioni di congestione nei porti di Haifa e Ashdod, e che alcuni scali più piccoli attorno all'enclave di Gaza sono stati chiusi. Ma stiamo aggiornando i nostri piani nel caso in cui la situazione dovesse peggiorare», ha spiegato un portavoce del colosso Psa alla stampa economica asiatica. Se il trasporto marittimo è da sempre il primo indicatore dello stato di salute delle economie, per lo stesso principio gli scenari geopolitici ne determinano le scelte. Esattamente quello che sta accadendo in questi tragici giorni a Gaza e in Israele, e che era successo a febbraio dello scorso anno con l'invasione russa dell'Ucraina. Che si tratti della Brexit o di una nave portacontainer incagliata nel canale di Suez, dell'introduzione di un dazio o di un nuovo Paese sottoposto a embargo, lo shipping è il primo settore dell'economia a risentirne. Perché e con quali conseguenze, sono le domande alle quali - sotto la competente regia di Fabrizio Vettosi - gli addetti ai lavori danno una risposta oggi, a Genova, in occasione della decima edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport" (Auditorium dell'Acquario, ore 9.15: introduce Stefania Aloia, direttrice del Secolo XIX). Nel corso della sessione intitolata "Ridisegnare le mappe del trasporto globale" saranno molti i temi al centro del

poco chiaro. Se una parte della politica si è già espressa a favore dell'ingresso dei privati nelle future Autorità di sistema portuale, sono in molti a chiederne invece l'estromissione. Resta da capire, poi, che cosa si intenda per "soggetto centrale" al quale attribuire poteri di programmazione e, secondo alcune indicazioni, finanziamento di strategie commerciali e addirittura infrastrutture di interesse generale. A parlarne, questa mattina, sono i presidenti **Rodolfo Giampieri (Assoporti)**, Mario Sommariva (Adsp La Spezia-Marina di Carrara), Sergio Prete (Adsp Taranto), il commissario dei porti di Genova e Savona Paolo Piacenza e l'avvocato Francesco Munari. Al Forum intervengono anche il sindaco Marco Bucci, l'ammiraglio Piero Pellizzari, Davide Tosca (Bper Banca) e Giorgio Cavo (Hub Telematica).

Forum shipping, il presidente di Assoport: "Serve una linea strategica unica e maggiore autonomia finanziaria"

Il presidente di Assoport **Rodolfo Giampieri** parla della riforma del sistema portuale a margine del decimo Forum dello Shipping.



Riforma dei porti, Rixi: "Verso un coordinamento nazionale". Bucci: "Io presidente dell'Authority? Farò il sindaco fino al 2027"

Licia Casali, Francesco Ferrari, Alberto Quarati

A Genova l'evento organizzato da Il Secolo XIX e The MediTelegraph Forum shipping, Rixi: "Spero in un cambio nel governo francese, oggi non si riesce a dialogare" Genova - "Serve un coordinamento nazionale, una visione di sistema. Altrimenti ci ritroveremo con altre banchine e infrastrutture inutili". Lo ha detto il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi intervenendo al decimo Forum Shipping & Intermodal Transport organizzato da Secolo XIX e The MediTelegraph all'Acquario di Genova. "Il soggetto centrale che abbiamo in mente dovrà essere in grado di coordinare la portualità e, perché no, acquisire infrastrutture all'estero. Se lo fa Psa, perché non possiamo farlo noi? A livello locale pensiamo invece ad Autorità che si coordinino col centro ma che siano strettamente legate al territorio", ha aggiunto, parlando della riforma del settore. "Dobbiamo canalizzare gli investimenti privati pensando al bene pubblico. Per questo motivo parliamo di maggiore integrazione pubblico-privato". La società che, nei piani del Mit, dovrà gestire e coordinare le singole Adsp sarà "per il momento pubblica. In futuro vedremo come comportarci, ma non parlerei in senso assoluto di partecipazione del privato". Forum shipping, Bucci: "Vogliamo un sistema portuale snello, veloce ed efficace" "Sono d'accordo con Rixi - ha detto il sindaco Marco Bucci - serve pensare globalmente e agire localmente. Perché su un'opera come la diga, per fare un esempio concreto, spetta a Genova decidere se spostare il progetto di 3 metri. È così che lavorano tutte le multinazionali. Credo che questo principio valga anche per la riforma dei porti". "Se servirà per sostenere i traffici, amplieremo il porto di Pra' verso il mare. Ne ho già parlato con i cittadini. Non si fanno figli e figliastri: le estensioni si fanno tutte nella stessa direzione - ha detto Bucci - Le spiagge di Voltri e Pegli saranno salvaguardate. Qui stiamo progettando il porto del futuro, non dei prossimi 3 anni. Il piano regolatore deve farlo il commissario Piacenza, io sono disposto a dargli una mano". "Non possiamo fallire perché stiamo parlando delle future generazioni. Io presidente del porto? Chiedetelo al ministro. Io farò il sindaco fino al giugno 2027 perché l'ho promesso ai genovesi". Il saluto della direttrice del Secolo XIX, Stefania Aloia Il trasporto marittimo e l'intermodalità rivestono un ruolo cruciale nel contesto geopolitico, influenzando spesso non poco le dinamiche economiche e strategiche tra gli Stati. Le riforme in questo settore sono fondamentali per adattarsi alle sfide attuali e a quelle del futuro", ha detto la direttrice del Secolo XIX, Stefania Aloia, in apertura dei lavori. "Gli Stati che controllano le più importanti vie di navigazione possono esercitare un notevole potere economico e politico. Pertanto, la cooperazione internazionale e le riforme infrastrutturali sono essenziali per garantire una distribuzione equa dei benefici e prevenire tensioni geopolitiche. L'integrazione fluida di diversi modi di trasporto (mare, terra, aria) è fondamentale



A Genova l'evento organizzato da Il Secolo XIX e The MediTelegraph Forum shipping. Rixi: "Spero in un cambio nel governo francese, oggi non si riesce a dialogare" Genova - "Serve un coordinamento nazionale, una visione di sistema. Altrimenti ci ritroveremo con altre banchine e infrastrutture inutili". Lo ha detto il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi intervenendo al decimo Forum Shipping & Intermodal Transport organizzato da Secolo XIX e The MediTelegraph all'Acquario di Genova. "Il soggetto centrale che abbiamo in mente dovrà essere in grado di coordinare la portualità e, perché no, acquisire infrastrutture all'estero. Se lo fa Psa, perché non possiamo farlo noi? A livello locale pensiamo invece ad Autorità che si coordinino col centro ma che siano strettamente legate al territorio", ha aggiunto, parlando della riforma del settore. "Dobbiamo canalizzare gli investimenti privati pensando al bene pubblico. Per questo motivo parliamo di maggiore integrazione pubblico-privato". La società che, nei piani del Mit, dovrà gestire e coordinare le singole Adsp sarà "per il momento pubblica. In futuro vedremo come comportarci, ma non parlerei in senso assoluto di partecipazione del privato". Forum shipping, Bucci: "Vogliamo un sistema portuale snello, veloce ed efficace" "Sono d'accordo con Rixi - ha detto il sindaco Marco Bucci - serve pensare globalmente e agire localmente. Perché su un'opera come la diga, per fare un esempio concreto, spetta a Genova decidere se spostare il progetto di 3 metri. È così che lavorano tutte le multinazionali. Credo che questo principio valga anche per la riforma dei porti". "Se servirà per sostenere i traffici, amplieremo il porto di Pra' verso il mare. Ne ho già parlato con i cittadini. Non si fanno figli e figliastri: le estensioni si fanno tutte nella stessa direzione - ha detto Bucci - Le spiagge di Voltri e Pegli saranno salvaguardate. Qui stiamo progettando il porto del futuro, non dei prossimi 3 anni. Il piano regolatore deve farlo il commissario Piacenza, io sono disposto a dargli una mano". "Non possiamo fallire perché stiamo parlando delle future generazioni. Io presidente del porto? Chiedetelo al ministro. Io farò il sindaco fino al giugno 2027 perché l'ho promesso ai genovesi". Il saluto della direttrice del Secolo XIX, Stefania Aloia Il trasporto marittimo e l'intermodalità rivestono un ruolo cruciale nel contesto geopolitico, influenzando spesso non poco le dinamiche economiche e strategiche tra gli Stati. Le riforme in questo settore sono fondamentali per adattarsi alle sfide attuali e a quelle del futuro", ha detto la direttrice del Secolo XIX, Stefania Aloia, in apertura dei lavori. "Gli Stati che controllano le più importanti vie di navigazione possono esercitare un notevole potere economico e politico. Pertanto, la cooperazione internazionale e le riforme infrastrutturali sono essenziali per garantire una distribuzione equa dei benefici e prevenire tensioni geopolitiche. L'integrazione fluida di diversi modi di trasporto (mare, terra, aria) è fondamentale

per ottimizzare l'efficienza logistica. Investire in collegamenti intermodali riduce i tempi di transito e i costi, promuovendo al contempo la sostenibilità ambientale. Le riforme devono mirare a promuovere standard per facilitare il trasferimento fluido delle merci tra diverse modalità di trasporto. E dovrebbero anche affrontare questioni come la digitalizzazione e la sicurezza. In sintesi, le riforme nel settore dello shipping sono determinanti per adattarsi alle mutevoli dinamiche geopolitiche, promuovere l'efficienza logistica e garantire benessere". Forum shipping, il presidente di **Assoport**: "Serve una linea strategica unica e maggiore autonomia finanziaria" Bucci: "Variante della Diga, la procedura comincia a gennaio 2024" "La procedura per la variante della nuova Diga foranea del porto di Genova dovrà iniziare all'inizio del prossimo anno, gennaio o inizio febbraio al massimo -. ha aggiunto Bucci -. Abbiamo in testa di dare più acqua al porto di Genova, tre milioni di metri quadrati tombati di cui un milione di metri cubi di nuova terra, un grande vantaggio per Genova, acqua per ospitare il gigantismo navale, costruzioni e le riparazioni. Secondo me non ci sarà un aumento dei costi. Abbiamo 1,3 miliardi a disposizione, qualità costi e tempi devono essere raggiunti. Io non vedo problemi oggi, vediamo cosa succede in futuro. La metto giù facile ma in realtà è così". Forum shipping, Piacenza: "Il comparto delle Riparazioni Navali è strategico per il nostro porto" "Abbiamo l'ambizione di finire i lavori nel 2026 , Webuild non può andare in difficoltà fino a quell'anno - ha detto il viceministro Rixi -. Ma dobbiamo rendere gli appalti pubblici più appetibili, e rendere più rapide le procedure, in modo tale che sulle grandi opere si possano aprire le porte anche ad altri grandi gruppi negli interventi infrastrutturali in Italia. Non credo che fare un altro campione nazionale, fondendo Webuild e Aspi, abbia senso. Il mercato deve aprirsi, se Webuild è l'unico player è perché il mercato è ristretto. Ci sono più avvocati che operai e questo non va bene, perché appena aggiudicate le gare il secondo fa ricorso. Sul Terzo valico noi oggi abbiamo modificato gli appalti adesso, sulla base di accordi del 2021, quando il prezzo delle materie prime è salito del 42%, questo non è sostenibile, perché per due anni diverse imprese del subappalto hanno perso fino a quattro milioni al mese. Il tema quindi è anche di amministrazione pubblica, dobbiamo intervenire sulle modifiche preventive, una cosa sono gli obiettivi, una cosa sono le condizioni oggettive: o siamo in grado di far fronte in maniera flessibile sulle opere, oppure rischiamo di avere dei problemi. È fondamentale non cambiare le scadenze del 2026, il Paese sarà giudicato su questo, sarà una pietra miliare sulla capacità di reazione del nostro Paese, la reputazione è fondamentale nei prossimi decenni". Riforma dei porti, Rixi: "Scambi di partecipazione tra Paesi" Sul fronte della riforma, come detto, Rixi ha svelato che la struttura centrale dovrebbe poter "investire in altri porti del mondo, per influire sui traffici degli scali all'estero", su modello di Psa Singapore per esempio. Nella riforma c'è, dice il viceministro, una dimensione locale e una dimensione centrale. L'obiettivo è una società in house pubblica, e più avanti potrebbe partecipare in porti di altri Paesi ma anche essere partecipata a sua volta da altri Paesi: "Pensiamo ai valichi alpini e ai problemi che abbiamo con la Francia. Oggi si rifiutano a realizzare la seconda canna del Bianco, ci mettono un anno

e mezzo per ripristinare il Frejus. Noi siamo pronti a infrastrutturarci per l'Europa, ma se lo facciamo questo vorrei fosse apprezzato dai nostri partner europei". Una partecipazione nei porti italiani incentiverebbe questi Paesi a investire e avete interesse sui transiti alpini. "Sui territori - ha detto Rixi - abbiamo forzato la mano. Le opere devono andare a regime, non è possibile che questo non accada perché gli altri Paesi hanno cambiato idea. Non è possibile che la nostra centralità nel Mediterraneo venga percepita come un rischio dai Paesi che ci stanno vicini. Noi italiani potremo vivere anche con un po' meno container, qualche chilometro in meno di ferrovia e strada. "L'Italia - ha aggiunto Rixi - ha bisogno anche di una riforma delle concessioni autostradali. Bisogna che siano investiti 60 miliardi, ma non possono pesare sui pedaggi autostradali". Piano regolatore e riforma, la polemica di Bucci con Schenone, opposizioni e Burlando "Se in futuro c'è da ampliare il porto di Pra' lo faremo - ha detto Bucci a proposito dello sviluppo dello scalo -. Per me i limiti devono rimanere tra Rio San Giuliano e Castelluccio, estendo il porto verso il mare. Il commissario lo deve Paolo Piacenza, sul Piano regolatore abbiamo molte idee sul tavolo, gli operatori devono essere coinvolti, anche quello che dice che facciamo le riunioni segrete era anche lui alla riunione segreta, quindi tanto segreta non era" ha affermato Bucci in riferimento a una recente intervista al Secolo XIX dell'imprenditore portuale Giulio Schenone. "Io sarò sicuramente sindaco di Genova fino a giugno 2027". Sulla riforma, Rixi ha detto che "ci siamo dati un anno, un anno e mezzo. A un certo punto va fatta una sintesi, altrimenti potremo andate avanti per i prossimi 30 anni. Ma io sono una parte del processo, non sono solo io al governo, e abbiamo iniziato una consultazione europea, alla luce del sole, senza sotterfugi. La riforma la deve fare il Paese, maggioranza opposizione, tutti vi si devono riconoscere. Chi è contrario lo dica, anche sui giornali. La riforma non deve diventare un problema politico, o partitico. Se la riforma porta tre quarti del Paese in autodifesa è una sconfitta, non può essere tanto peggio tanto meglio". Bucci è poi partito all'attacco dei suoi avversari politici: "Cominciamo a togliere il dibattito partitico dal Campasso" riferendosi alla presa di posizione del Municipio Valpolcevera e dell'ex ministro Claudio Burlando, contrari al passaggio dei treni dal porto al Terzo valico sulla linea che attraversa i quartieri di Campasso e Certosa a Genova. "Chi su quel progetto ha costruito parte della sua storia politica e adesso dice cambiamolo non va bene - ha aggiunto Rixi -. Noi il progetto lo abbiamo trovato così, e adesso lo dobbiamo finire. Quel cantiere è rimasto aperto da 25 anni, ora va chiuso". Forum Shipping, Lowe: "Ecco i nuovi equilibri delle linee marittime" Stefano Messina: "Si allunga la distanza percorsa dai container" "Sul reshoring non si trova traccia. Nei primi sei mesi la distanza percorsa dai singoli container è aumentata, non diminuita", ha detto Stefano Messina, presidente di Assarmatori. Anche i conflitti stanno aumentando la lunghezza delle rotte, specie quelle energetiche: "Non ci sono solo Hamas e Ucraina. Quando si parla di Africa, bisogna avere le capacità di investire e avere uno scenario stabile. Ci sono tante opportunità in Africa, ma nulla è immediato. La strategia va pensata, non si possono fare azioni spot tra attori diversi. Quanto al Medio Oriente - ha affermato l'analista geopolitico Mark Lowe - lo scenario è orrendo,

e andrà avanti molto a lungo. È un problema più vecchio di molti che stanno qui in sala e non sparirà. I ribelli yemeniti hanno attaccato quattro navi nel Mar Rosso, non le sequestrano, ma le attaccano con missili o droni. È l'Iran che ci sta dimostrando che può chiudere i rubinetti sia di Suez sia del Golfo Persico, anche se non ha interesse a mettere a repentaglio il commercio internazionale. L'Iran può portare avanti azioni di disturbo, questo sì. Ci sarà il momento in cui le navi di pattuglia sull'area reagiranno, con casi come gli attacchi né smentiti né confermati della Us Navy agli arsenali Houthi. Anche la Palestina purtroppo è un'azione di disturbo. Purtroppo per loro sono parte di una scacchiera più grande e il problema non si risolverà a breve".

Forum shipping, Messina: "Ecco come stanno cambiando le rotte marittime" Conforti: "Non so se le Zes funzioneranno" "Secondo me il migliatico (la lunghezza del percorso di un trasporto, ndr) dei container scende dal 2009, dalla crisi di Lehman Brother - ha ribattuto Marco Conforti, presidente di Psa Italy -. Da anni aumenta l'affluenza della merce dall'India. Ma questo è un tema manifatturiero. A proposito della Cina, le parole chiave che saranno usate alle prossime elezioni europee saranno Cina e green. La nostra associazione di categoria a livello europeo la scorsa settimana si è confrontata con un speaker del Parlamento. Quello che chiediamo è un mercato regolamentato intelligentemente, anche perché i terminalisti in rappresentanza eravamo in gran parte società asiatiche. La Zona economica speciale può funzionare? Non so, bisogna fare il confronto con le Free zone, che sono punti straordinariamente promossi. Cosa che dovrebbe essere anche in Italia".

Merlo: "L'Europa deve imparare dalla Cina la strategia di espansione" "Sono invidioso di un Paese che vede il mare come elemento di espansione - ha detto Luigi Merlo, responsabile Relazioni istituzionali in Italia del gruppo Msc -. L'Europa ha fatto l'esatto contrario, scegliendo la strada della divisione e la follia della politica dello scambio dei crediti sulle emissioni. La Via della Seta? Si sarebbe dovuto ragionare insieme a livello europeo, i Paesi sono andati in ordine sparso. La barriera totale messa oggi dall'Europa è un errore. Se vuole recuperare una propria centralità deve mettere il mare al centro del suo sviluppo, anche per dialogare proprio con la Cina, gli Usa e l'India. Nei rapporti con l'Africa, la Cina è l'unico Paese che ha portato avanti strategia politica e militare. L'Europa se vuole conquistare un ruolo di equilibratore in Africa, deve garantire pace. L'Italia è immobile quanto a movimentazione dei container, serve un salto di qualità. Basta col dire che l'Italia è una piattaforma in mezzo al Mediterraneo, chi dice queste cose si fermi e ascolti".

Sommariva: "La struttura centrale? Sia l'unica a fare controlli sulle autorità portuali" "La riforma del 2016 ha accentuato la burocratizzazione delle Autorità di sistema portuale - ha detto Mario Sommariva , presidente dei porti della Spezia e di Marina di Carrara -. Fra tutte le Adsp, tutti i porti hanno cinque miliardi da investire entro il 2026. Una persona sana di mente può pensare di mettere mano all'organizzazione giuridica di questi enti in una fase come questa? Bisogna sfondare, tornare allo spirito della legge del 1994: spirito pubblico nella gestione dei soldi, ma basta orpelli tipici del settore pubblico, come ad esempio l'eccesso sui controlli. Se ci sarà un ente unico centrale, sia quello l'unico soggetto deputato al monitoraggio dei

porti" ha concluso Sommariva, riferendosi all'incrocio tra i vari enti di controllo come Autorità trasporti, ministero ecc. Per Sergio Prete, presidente del porto di Taranto, "si sta guardando a un organo centrale e insieme alla localizzazione dei porti. Serve una mediazione tra quanto sarà delegato all'ente centrale e quanto alle singole Autorità di sistema, che difficilmente potranno diventare delle Spa, se poi sopra hanno appunto un ente centrale che ne stabilisce le iniziative. Le Adsp possono essere migliorate, i porti sono uno snodo logistico e di questo snodo sono solo uno degli operatori. Quindi è importante che vi sia una relazione tra tutti gli stakeholder pubblici che gestiscono questa logistica". Forum Shipping, Banca BPer: "Finzieremo il settore con un hub ad hoc" Gli esperti: "Ok alla partecipazione della struttura centrale in porti esteri" Francesco Munari, professore all'Università di Genova, ha spiegato: "Il rischio dell'organo centrale è quello di creare un ulteriore livello organizzativo. Attenzione quindi alla fretta nel raggiungere questo obiettivo: ci sarà bisogno di professionalità da trasferire dalle Authority al livello centrale. Gli enti diventano dei semplici landlord, che gestiscono il territorio con una strategia definita a livello centrale. La riforma va fatta quando avremo un disegno chiaro e finale. Il tema dell'acquisto delle quote? Occorre riflettere. A legislazione invariata, sarà difficile non avere un'autorità indipendente che controlla questa agenzia a livello centrale che fa investimenti all'estero. Si può fare, non è vietato a livello europeo, e può essere fatta a prescindere dalla sua nautica giuridica. È sensato pensare questo in un'ottica sovranazionale". Per **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoport**, l'ipotesi "ci può anche stare. Però non dimentichiamo che tutto questo ha ancora bisogno di una cornice un vestito. E intanto ci sono oltre 1.200 persone che lavorano in prima linea su sette miliardi di investimenti, che sono le strutture delle Adsp. Io credo che tutti questi esempi esteri da portare in Italia dovrebbero almeno fare a pari con il nostro sistema, quello italiano, che ricordo non ha mai chiuso un giorno". Sommariva e **Giampieri**: "No al contratto a intermittenza nei Terminal" Chiusura da parte di **Giampieri** invece sull'ipotesi avanzata da Uniport di introdurre nel Ccnl Porti l'ipotesi del lavoro a intermittenza per i terminalisti. "Non si possono creare situazioni a svantaggio dei lavoratori. La competitività italiana non può essere a svantaggio dei lavoratori. Probabilmente la proposta di Uniport serve per risolvere alcune situazioni contingenti, uno in particolare" - non lo ha menzionato, ma è Gioia Tauro. È l'idea di Sommariva: "Quello che è grave è pensare di introdurre questa ipotesi nel contratto di lavoro, è inaccettabile. Credo sia sconsigliabile toccare l'equilibrio sociale stabilito con la legge del 1994. Il rischio è quello di aprire situazioni di conflitto. La strada è percorribile, ma qui si va a sbattere". Piacenza: "Ad aprile il primo cassone della Diga, a fine 2024 il nuovo piano regolatore portuale" Paolo Piacenza, commissario dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona: "Ieri sono iniziati gli sversamenti a Vado per il pennello di protezione per la fabbrica dei cassoni. Il primo cassone della Diga di Genova sarà posizionato ad aprile. Andiamo avanti anche rispetto a possibili modifiche del progetto, come ha detto il commissario Bucci". Forum shipping, Armella: "I dazi stanno crescendo ma per l'Italia è

un vantaggio" La Diga - ha aggiunto Piacenza - non servirà solo ai container, ma anche per dare maggiore accessibilità, anche per sviluppare i traghetti merci e le crociere. Lo sviluppo delle merceologie sarà definito nel Piano regolatore portuale. Noi abbiamo ottenuto a primavera 2022 il piano strategico, abbiamo avviato una procedura di evidenza pubblica per individuare un soggetto che ci aiuta a definire gli approfondimenti tecnici ed economici e a dicembre avremo un promo check su queste analisi. A primavera dell'anno prossimo vogliamo sottoporre il Piano alla Valutazione d'impatto ambientale, per arrivare all'approvazione alla fine del 2024". Cavo: "La tecnologia è un'opportunità: non costruiamo cattedrali nel deserto" Focus sull'innovazione portuale a chiudere il Forum del Secolo XIX da parte di Giorgio Cavo, presidente di Hub Telematica: "In questo momento le risorse economiche disposizione sono moltissime, ma come si fa a non costruire cattedrali nel deserto? Tutti i nostro operatori hanno cifra nazionale, la dimensione non è più locale, vanno definite modalità di formati condivisi fra tutti gli scali. Il punto successivo è l'appuntamento: dobbiamo uscire dai porti, parlare con gli altri soggetti della catena logistica. Abbiamo le carte, avremo i soldi, abbiamo le informazioni e la base documentale per farlo. Noi leggiamo 900 navi l'anno con il Port Community system genovese, diamoci da fare".

Giampieri (Assoporti): "Basta con le isole autonome"

La portualità è il fulcro della logistica di un Paese. Per questo dico che al vertice dei porti servono manager " " Genova - "Il soggetto centrale di cui parla il viceministro Rixi? Mi trova d'accordo. La portualità non può vivere di isole autonome. Oggi il porto non è più un semplice centro di smistamento merci , è molto di più: la portualità è il fulcro della logistica di un Paese. Per questo dico che al vertice dei porti servono manager". Lo ha detto il presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri intervenendo al decimo Forum dello Shipping a Genova. Prima di lui Rixi era stato netto: "Serve un coordinamento nazionale, una visione di sistema. Altrimenti ci ritroveremo con altre banchine e infrastrutture inutili. Il soggetto centrale che abbiamo in mente dovrà essere in grado di coordinare la portualità e, perché no, acquisire infrastrutture all'estero. Se lo fa Psa, perché non possiamo farlo noi? A livello locale pensiamo invece ad Autorità che si coordinino col centro ma che siano strettamente legate al territorio". "Dobbiamo canalizzare gli investimenti privati pensando al bene pubblico. Per questo motivo parliamo di maggiore integrazione pubblico-privato", le parole del numero due del Mit.



Benvenuti (Culmv): "I contratti a chiamata nei terminal? Idea improponibile"

05 Dicembre 2023 Redazione Lo ha detto a Genova il console della Compagnia Unica Genova - "Per Genova è improponibile, ma penso anche altrove. E dobbiamo anche tenere presente che bisogna cambiare una legge per farlo. Non mi sembra che si possano fare diversi livelli di regolamentazione del lavoro in un porto. Esiste il lavoro temporaneo e quello dei dipendenti fissi. E' già normato, semmai va normato meglio". Lo ha detto Antonio Benvenuti, console della Compagnia unica lavoratori portuali del porto di Genova, in merito all'ipotesi avanzata da Fise Uniport al tavolo del rinnovo del contratto nazionale dei porti della possibilità per i terminalisti di utilizzare il contratto a chiamata, saltando le compagnie portuali e le imprese che coprono la quota di lavoro variabile. Parole alle quali, al Forum " Shipping & intermodal transport " organizzato dal Secolo XIX all'Acquario di Genova, sono seguite quelle del presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri** : "Ho detto a chiare lettere che non si fanno rinnovi o azioni che penalizzano i lavoratori. Probabilmente si tratta di un'uscita per risolvere casi particolari di alcuni porti, ma abbiamo già messo in moto un meccanismo per cui si troverà nei prossimi giorni un soluzione che soddisferà tutti".



Giampieri e Sommariva: no al contratto a intermittenza nei porti

Il presidente di **Assoport**: "Troveremo una soluzione che soddisfi tutti". Rixi propone un ente che coordini le Authority portuali. Piacenza annuncia: ad aprire il primo cassone della diga Genova - Secca chiusura da parte del presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri**, e del presidente dell'Adsp della Spezia, Mario Sommariva, alla provocazione di Uniport, che ha proposto l'introduzione del contratto a intermittenza nei porti. "Non si possono creare situazioni a svantaggio dei lavoratori. La competitività italiana non può essere a svantaggio dei lavoratori. Probabilmente la proposta di Uniport serve per risolvere alcune situazioni contingenti, uno in particolare" - ha detto **Giampieri** durante il Forum dello Shipping organizzato a Genova dal Secolo XIX, riferendosi a Gioia Tauro, senza menzionarlo. "I lavoratori sono il sangue dei porti, come di tutte le aziende, e non devono essere penalizzati ha aggiunto - E' già stato messo in moto un meccanismo di sicurezza. Siamo persone intelligenti, troveremo una soluzione che soddisfi tutti". Più duro il commento di Sommariva. "Non si può introdurre nel contratto collettivo una norma fuorilegge. È inaccettabile - ha commentato - Sappiamo che periodicamente qualcuno cerca di scardinare l'equilibrio trovato venti anni fa. Io dico che è sconsigliabile toccare l'equilibrio sociale. Qui si va a sbattere". RIXI E IL SOGGETTO CENTRALE PER COORDINARE LE AUTORITA' Al convegno organizzato dal Secolo XIX il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, ha esposto uno dei cardini della nuova legge di riforma dei porti che il governo sta elaborando. "Serve un coordinamento nazionale, una visione di sistema - ha detto - Altrimenti ci ritroveremo con altre banchine e infrastrutture inutili. Il soggetto centrale che abbiamo in mente dovrà essere in grado di coordinare la portualità e anche acquisire infrastrutture all'estero. A livello locale pensiamo invece ad Autorità che si coordinino con il centro, ma che siano strettamente legate al territorio". L'obiettivo sarebbe una maggiore integrazione pubblico-privato per "canalizzare gli investimenti privati pensando al bene pubblico". Secondo Mario Sommariva una struttura centrale andrebbe bene, ma a patto che sia l'unica a fare i controlli sulle autorità portuali. Per Sergio Prete, presidente del porto di Taranto, "si sta guardando a un organo centrale e insieme alla localizzazione dei porti. Serve una mediazione tra quanto sarà delegato all'ente centrale e quanto alle singole Autorità di sistema, che difficilmente potranno diventare delle Spa, se poi sopra hanno appunto un ente centrale che ne stabilisce le iniziative". Secondo Francesco Munari, professore all'Università di Genova, "il rischio dell'organo centrale è quello di creare un ulteriore livello organizzativo. Attenzione quindi alla fretta nel raggiungere questo obiettivo: ci sarà bisogno di professionalità da trasferire dalle Authority al livello centrale". Paolo Piacenza, commissario dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona: "Ieri sono iniziati gli sversamenti



Ship Mag

Primo Piano

a Vado per il pennello di protezione per la fabbrica dei cassoni. Il primo cassone della Diga di Genova sarà posizionato ad aprile. Andiamo avanti anche rispetto a possibili modifiche del progetto, come ha detto il commissario Bucci. Riguardo al nuovo Piano regolatore portuale, Piacenza ha fissato una scadenza: "A primavera dell'anno prossimo vogliamo sottoporre il Piano alla Valutazione d'impatto ambientale, per arrivare all'approvazione alla fine del 2024".

Shipping Italy

Primo Piano

Nel rinnovo del Ccnl porti emerge una frattura datoriale sul contratto a intermittenza

Legora De Feo, presidente di Fise Uniport, getta acqua sul fuoco innescato dalla proposta di aprire all'istituto negli scali con art.17 inesistente o carente, ma la tensione con Assiterminal e **Assoport** sale 5 Dicembre 2023. Che il rinnovo del contratto nazionale dei porti non sarebbe stato una passeggiata di salute è risultato evidente fin da quando le organizzazioni hanno presentato la loro ambiziosa piattaforma rivendicativa, caratterizzata dall'obiettivo dell'incremento del 18% del Tec (trattamento economico complessivo). Un target che ha notoriamente scosso la controparte. Ma il clima sul fronte datoriale si è ulteriormente infiammato negli ultimi giorni a valle della presentazione alle organizzazioni sindacali, giovedì scorso, delle proposte normative ed economiche. Qui le versioni divergono, perché, premesso che ogni sigla (Assiterminal, Assologistica, **Assoport**, Fise Uniport) ha fatto un'autonoma presentazione, c'è chi sostiene che ognuna di esse fosse a conoscenza, tacitamente avallandole, delle richieste dell'altra e chi, invece, sottolinea l'inedita circostanza di essere arrivati all'incontro senza una proposta unitaria e, quindi, in scontato contrasto su alcuni degli aspetti poi esplicitati ai sindacati. Stabilire chi abbia ragione è impossibile e a questo punto irrilevante, perché - mentre dal sindacato non filtrava nulla, al netto di una nota ai lavoratori in cui si riferiva genericamente di "alcune proposte respinte perché giudicate irricevibili e oltremodo dannose" - a lanciare la pietra nello stagno è stato ieri il presidente di Assiterminal che durante un convegno, come riportato da Il Secolo XIX, ha stigmatizzato duramente la volontà di Fise Uniport di inserire la possibilità di contratti a intermittenza (istituto oggi non previsto, ancorché già sperimentato, previo accordo sindacale, a Gioia Tauro): "Proposta maldestra di chi vuole modificare la legge, usando il contratto come grimaldello". Il riferimento è all'impatto che una simile novità avrebbe sugli assetti esistenti, in particolare col probabile declassamento, di fatto, del ruolo degli articoli 17. Nell'inusuale scenario di una peculiarità cardine del lavoro portuale rivendicata dalla principale delle controparti, con un sindacato guardingo e Assologistica silente, a rincarare la dose, durante un altro convegno organizzato dal quotidiano genovese, sono stati il presidente di **Assoport** **Rodolfo Giampieri** - "Non si possono creare situazioni a svantaggio dei lavoratori" - e il presidente dell'Autorità portuale di La Spezia, Mario Sommariva: "Inaccettabile, si rischia di aprire situazioni di conflitto". E come in ogni spaccatura che si rispetti, anche nel fronte datoriale, alla vigilia del secondo incontro con le organizzazioni sindacali ha provato oggi la via della ricomposizione il presidente di Uniport, Pasquale Legora De Feo: "Uniport non ha mai messo in discussione l'attuale sistema organizzativo del lavoro portuale, combinazione tra art. 18 e art 17 della legge 84/94. La volontà resta quella di evidenziare al sindacato che in alcune realtà portuali



Legora De Feo, presidente di Fise Uniport, getta acqua sul fuoco innescato dalla proposta di aprire all'istituto negli scali con art.17 inesistente o carente, ma la tensione con Assiterminal e Assoport sale 5 Dicembre 2023. Che il rinnovo del contratto nazionale dei porti non sarebbe stato una passeggiata di salute è risultato evidente fin da quando le organizzazioni hanno presentato la loro ambiziosa piattaforma rivendicativa, caratterizzata dall'obiettivo dell'incremento del 18% del Tec (trattamento economico complessivo). Un target che ha notoriamente scosso la controparte. Ma il clima sul fronte datoriale si è ulteriormente infiammato negli ultimi giorni a valle della presentazione alle organizzazioni sindacali, giovedì scorso, delle proposte normative ed economiche. Qui le versioni divergono, perché, premesso che ogni sigla (Assiterminal, Assologistica, Assoport, Fise Uniport) ha fatto un'autonoma presentazione, c'è chi sostiene che ognuna di esse fosse a conoscenza, tacitamente avallandole, delle richieste dell'altra e chi, invece, sottolinea l'inedita circostanza di essere arrivati all'incontro senza una proposta unitaria e, quindi, in scontato contrasto su alcuni degli aspetti poi esplicitati ai sindacati. Stabilire chi abbia ragione è impossibile e a questo punto irrilevante, perché - mentre dal sindacato non filtrava nulla, al netto di una nota ai lavoratori in cui si riferiva genericamente di "alcune proposte respinte perché giudicate irricevibili e oltremodo dannose" - a lanciare la pietra nello stagno è stato ieri il presidente di Assiterminal che durante un convegno, come riportato da Il Secolo XIX, ha stigmatizzato duramente la volontà di Fise Uniport di inserire la possibilità di contratti a intermittenza (istituto oggi non previsto, ancorché già sperimentato, previo accordo sindacale, a Gioia Tauro): "Proposta maldestra di chi vuole modificare la legge, usando il contratto come grimaldello". Il riferimento è all'impatto che una simile novità avrebbe sugli assetti esistenti, in particolare col probabile declassamento, di fatto, del ruolo degli articoli 17. Nell'inusuale scenario di una peculiarità cardine del lavoro portuale rivendicata dalla principale delle controparti, con un sindacato guardingo e Assologistica silente, a rincarare la dose, durante un altro convegno organizzato dal quotidiano genovese, sono stati il presidente di Assoport Rodolfo Giampieri - "Non si possono creare situazioni a svantaggio dei lavoratori" - e il presidente dell'Autorità portuale di La Spezia, Mario Sommariva: "Inaccettabile, si rischia di aprire situazioni di conflitto". E come in ogni spaccatura che si rispetti, anche nel fronte datoriale, alla vigilia del secondo incontro con le organizzazioni sindacali ha provato oggi la via della ricomposizione il presidente di Uniport, Pasquale Legora De Feo: "Uniport non ha mai messo in discussione l'attuale sistema organizzativo del lavoro portuale, combinazione tra art. 18 e art 17 della legge 84/94. La volontà resta quella di evidenziare al sindacato che in alcune realtà portuali

Shipping Italy

Primo Piano

mancono gli strumenti di flessibilità concessi dalla normativa in vigore e che bisogna pensare di colmare questo vuoto. Si richiamava come esempio il ricorso al contratto a intermittenza, che in altri comparti è stato preso fortemente in considerazione dalle organizzazioni sindacali. Approfondimento che di certo ripeteremo nelle prossime sedute a partire da quella di domani". Nessun conflitto con le altre sigle datoriali, ha confermato Legora, "tanto più che sul tavolo oltre al contratto ci sono molti altri temi spinosi, dalla necessaria e condivisa attuazione del fondo prepensionamenti, alla questione canoni demaniali, dalla firma dell'84/94 all'Ets". Il ramoscello d'ulivo, tuttavia, resta a mezza strada: "Se però a qualcun altro fa comodo rompere il fronte datoriale o artatamente alterare le trattative in corso nascondendosi dietro il nome della Uniport, che esca allo scoperto, perché questo non possiamo permetterlo".

Ansa

Trieste

Siot, 44,4 mln per il 'terminale del futuro' a Trieste

SIOT-TAL investirà 44,4 milioni di euro per il potenziamento del Terminale Marino di **Trieste** e ha affidato l'incarico per la realizzazione del progetto a Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, controllata di Fincantieri SpA. Da più di 50 anni il Gruppo TAL gestisce l'Oleodotto Transalpino, infrastruttura energetica lunga 753 km che collega il **porto** di **Trieste** con il Centro Europa, provvedendo al fabbisogno petrolifero di Austria (90%), Repubblica Ceca (50%) e Germania meridionale (100%). L'investimento sarà destinato ad attività di rinforzo e consolidamento delle strutture del Terminale Marino e coinvolgerà entrambi i pontili SIOT, utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. La prima fase dei lavori si completerà nel 2024, riguarderà il pontile 1; la seconda fase, programmata per il 2024-2025, si concentrerà sul pontile 2. I lavori saranno completati entro il 2025 e, come sostengono in azienda, confermeranno il Terminale Marino di **Trieste** come "il più importante hub del Mediterraneo per il trasporto marittimo di greggio, in linea con gli standard di sicurezza più elevati e le moderne esigenze del settore". Giorgio Bellipanni, a.d. di Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa ha anticipato che tra le attività previste ci sono "l'installazione di pali di diverse lunghezze e diametri, la sostituzione di strutture in carpenteria metallica, l'aggiunta di nuovi ganci per l'ormeggio delle navi, l'installazione di nuove strutture" Riproduzione riservata © Copyright ANSA Da non perdere.



Informare

Trieste

SIOT-TAL investirà 44,4 milioni di euro per il potenziamento del Terminale Marino di Trieste Lavori affidati alla Fincantieri Infrastruttura Opere Marittime

SIOT-TAL, la società che gestisce l'oleodotto transalpino che dal **porto** di **Trieste** attraversa Italia, Austria e Germania, investirà 44,4 milioni di euro per il potenziamento del Terminale Marino dello scalo portuale giuliano, progetto che sarà realizzato dalla Fincantieri Infrastruttura Opere Marittime del gruppo Fincantieri. L'investimento sarà destinato ad attività di rinforzo e consolidamento delle strutture del Terminale Marino, progettate per adattarsi alle crescenti esigenze del traffico marittimo, e coinvolgerà entrambi i pontili SIOT utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. La prima fase dei lavori si completerà nel 2024, riguarderà il pontile 1; la seconda fase, programmata per il 2024-2025, si concentrerà sul pontile 2. Le attività previste includono l'installazione di pali di diverse lunghezze e diametri, la sostituzione di strutture in carpenteria metallica, l'aggiunta di nuovi ganci per l'ormeggio delle navi, l'installazione di nuove strutture come i "super cone fender" e i "fender panel", e altre lavorazioni necessarie per adattare l'operatività alle nuove esigenze del traffico marittimo. «Questo progetto da oltre 44 milioni di euro - ha sottolineato Alessio Lilli, presidente di SIOT e general manager di TAL - rappresenta un momento estremamente significativo nella storia di SIOT-TAL e riflette il nostro impegno costante nell'assicurare un ambiente operativo sicuro e all'avanguardia tanto per chi lavora con noi che per il territorio in cui operiamo. La decisione di potenziare il Terminale Marino e di affidare i lavori a Fincantieri, una realtà industriale di primo livello e fortemente legata alla nostra regione, testimoniano la nostra volontà di creare partnership e valore sul territorio. Questi lavori non solo garantiranno la sicurezza delle nostre attività per i prossimi decenni, ma ci posizioneranno in modo adeguato per affrontare le sfide del futuro».



Informatore Navale

Trieste

SIOT INVESTE 44,4 MILIONI PER IL POTENZIAMENTO DEL TERMINALE MARINO DI TRIESTE

. FINCANTIERI SI AGGIUDICA IL CONTRATTO PER LA REALIZZAZIONE DEI LAVORI . Lilli: "Abbiamo scelto un partner di prestigio per il maggior investimento nella storia di SIOT" . Trieste, 05 dicembre 2023 - SIOT-TAL investirà 44,4 milioni di euro per il potenziamento del Terminale Marino di Trieste e ha affidato l'incarico per la realizzazione del progetto a Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, controllata di Fincantieri S.p.A. Si tratta del singolo investimento più significativo nella storia di SIOT-TAL: "Questo progetto da oltre 44 milioni di euro rappresenta un momento estremamente significativo nella storia di SIOT-TAL - ha dichiarato Alessio Lilli, Presidente di SIOT e General Manager di TAL - e riflette il nostro impegno costante nell'assicurare un ambiente operativo sicuro e all'avanguardia tanto per chi lavora con noi che per il territorio in cui operiamo. La decisione di potenziare il Terminale Marino e di affidare i lavori a Fincantieri, una realtà industriale di primo livello e fortemente legata alla nostra regione, testimoniano la nostra volontà di creare partnership e valore sul territorio. Questi lavori non solo garantiranno la sicurezza delle nostre attività per i prossimi decenni, ma ci posizioneranno in modo adeguato per affrontare le sfide del futuro." L'importante investimento sarà destinato a una serie di attività di rinforzo e consolidamento delle strutture del Terminale Marino, progettate per adattarsi alle crescenti esigenze del traffico marittimo, e coinvolgerà entrambi i pontili SIOT, utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. "Siamo orgogliosi di contribuire alla realizzazione di un progetto così importante per la valorizzazione del territorio e con un partner strategico come SIOT - ha dichiarato Giorgio Bellipanni, Amministratore Delegato di Fincantieri Infrastructure Opere Marittime S.p.A. - il Gruppo Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha fortemente voluto prendere parte ad un progetto di tale rilevanza per la Regione FVG, che vede una presenza consolidata e rilevante del gruppo con strutture che occupano direttamente circa 3600 addetti, e mettendo a disposizione di SIOT - TAL le competenze proprie del Polo Infrastrutture nella realizzazione di opere nell'ambito di lavori marittimi complessi. La capacità organizzativa, di programmazione e di realizzazione in massima sicurezza che Fincantieri vanta nella realizzazione di opere complesse oltre che nella prefabbricazione di carpenteria metallica saranno garanzia di qualità e rispetto dei tempi e degli elevati standard delle lavorazioni". Le attività previste includono l'installazione di pali di diverse lunghezze e diametri, la sostituzione di strutture in carpenteria metallica, l'aggiunta di nuovi ganci per l'ormeggio delle navi, l'installazione di nuove strutture come i "super cone fender" e i "fender panel", e altre lavorazioni necessarie per adattare l'operatività alle nuove esigenze del traffico marittimo. La prima fase, avviata quest'anno e che si completerà nel 2024, riguarderà



12/05/2023 21:00

Informatore Navale
SIOT INVESTE 44,4 MILIONI PER IL POTENZIAMENTO DEL TERMINALE MARINO DI TRIESTE

FINCANTIERI SI AGGIUDICA IL CONTRATTO PER LA REALIZZAZIONE DEI LAVORI . Lilli: "Abbiamo scelto un partner di prestigio per il maggior investimento nella storia di SIOT" . Trieste, 05 dicembre 2023 - SIOT-TAL investirà 44,4 milioni di euro per il potenziamento del Terminale Marino di Trieste e ha affidato l'incarico per la realizzazione del progetto a Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, controllata di Fincantieri S.p.A. Si tratta del singolo investimento più significativo nella storia di SIOT-TAL: "Questo progetto da oltre 44 milioni di euro rappresenta un momento estremamente significativo nella storia di SIOT-TAL - ha dichiarato Alessio Lilli, Presidente di SIOT e General Manager di TAL - e riflette il nostro impegno costante nell'assicurare un ambiente operativo sicuro e all'avanguardia tanto per chi lavora con noi che per il territorio in cui operiamo. La decisione di potenziare il Terminale Marino e di affidare i lavori a Fincantieri, una realtà industriale di primo livello e fortemente legata alla nostra regione, testimoniano la nostra volontà di creare partnership e valore sul territorio. Questi lavori non solo garantiranno la sicurezza delle nostre attività per i prossimi decenni, ma ci posizioneranno in modo adeguato per affrontare le sfide del futuro." L'importante investimento sarà destinato a una serie di attività di rinforzo e consolidamento delle strutture del Terminale Marino, progettate per adattarsi alle crescenti esigenze del traffico marittimo, e coinvolgerà entrambi i pontili SIOT, utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. "Siamo orgogliosi di contribuire alla realizzazione di un progetto così importante per la valorizzazione del territorio e con un partner strategico come SIOT - ha dichiarato Giorgio Bellipanni, Amministratore Delegato di Fincantieri Infrastructure Opere Marittime S.p.A. - il Gruppo Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha fortemente voluto prendere parte ad un progetto di tale rilevanza per la Regione FVG, che vede una presenza consolidata

Informatore Navale

Trieste

il pontile 1; la seconda fase, programmata per il 2024-2025, si concentrerà sul pontile 2. Questa suddivisione mira a ottimizzare l'esecuzione delle attività e a ridurre al minimo l'impatto sulle operazioni correnti del Terminale Marino. SIOT-TAL prevede di completare il progetto entro il 2025, confermando il Terminale Marino di **Trieste** come il più importante hub del Mediterraneo per il trasporto marittimo di greggio, in linea con gli standard di sicurezza più elevati e le moderne esigenze del settore.

Informazioni Marittime

Trieste

A Trieste SIOT investe 44 milioni per potenziare il terminale marino

Fincantieri si aggiudica il contratto per la realizzazione dei lavori. La società SIOT-TAL investirà 44,4 milioni di euro per il potenziamento del terminale marino di **Trieste** e ha affidato l'incarico per la realizzazione del progetto a Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, controllata di Fincantieri S.p.A. Si tratta del singolo investimento più significativo nella storia di SIOT-TAL: "Questo progetto da oltre 44 milioni di euro rappresenta un momento estremamente significativo nella storia di SIOT-TAL - ha dichiarato Alessio Lilli, presidente di SIOT e general manager di TAL - e riflette il nostro impegno costante nell'assicurare un ambiente operativo sicuro e all'avanguardia tanto per chi lavora con noi che per il territorio in cui operiamo. La decisione di potenziare il Terminale Marino e di affidare i lavori a Fincantieri, una realtà industriale di primo livello e fortemente legata alla nostra regione, testimoniano la nostra volontà di creare partnership e valore sul territorio. Questi lavori non solo garantiranno la sicurezza delle nostre attività per i prossimi decenni, ma ci posizioneranno in modo adeguato per affrontare le sfide del futuro".

L'importante investimento sarà destinato a una serie di attività di rinforzo e consolidamento delle strutture del Terminale Marino, progettate per adattarsi alle crescenti esigenze del traffico marittimo, e coinvolgerà entrambi i pontili SIOT, utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. "Siamo orgogliosi di contribuire alla realizzazione di un progetto così importante per la valorizzazione del territorio e con un partner strategico come SIOT - ha dichiarato Giorgio Bellipanni, amministratore delegato di Fincantieri Infrastructure Opere Marittime S.p.A. - il Gruppo Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha fortemente voluto prendere parte ad un progetto di tale rilevanza per la Regione FVG, che vede una presenza consolidata e rilevante del gruppo con strutture che occupano direttamente circa 3600 addetti, e mettendo a disposizione di SIOT - TAL le competenze proprie del Polo Infrastrutture nella realizzazione di opere nell'ambito di lavori marittimi complessi. La capacità organizzativa, di programmazione e di realizzazione in massima sicurezza che Fincantieri vanta nella realizzazione di opere complesse oltre che nella prefabbricazione di carpenteria metallica saranno garanzia di qualità e rispetto dei tempi e degli elevati standard delle lavorazioni". Le attività previste includono l'installazione di pali di diverse lunghezze e diametri, la sostituzione di strutture in carpenteria metallica, l'aggiunta di nuovi ganci per l'ormeggio delle navi, l'installazione di nuove strutture come i "super cone fender" e i "fender panel", e altre lavorazioni necessarie per adattare l'operatività alle nuove esigenze del traffico marittimo. La prima fase, avviata quest'anno e che si completerà nel 2024, riguarderà il pontile 1; la seconda fase, programmata per il 2024-2025, si concentrerà sul pontile



Fincantieri si aggiudica il contratto per la realizzazione dei lavori. La società SIOT-TAL investirà 44,4 milioni di euro per il potenziamento del terminale marino di Trieste e ha affidato l'incarico per la realizzazione del progetto a Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, controllata di Fincantieri S.p.A. Si tratta del singolo investimento più significativo nella storia di SIOT-TAL: "Questo progetto da oltre 44 milioni di euro rappresenta un momento estremamente significativo nella storia di SIOT-TAL - ha dichiarato Alessio Lilli, presidente di SIOT e general manager di TAL - e riflette il nostro impegno costante nell'assicurare un ambiente operativo sicuro e all'avanguardia tanto per chi lavora con noi che per il territorio in cui operiamo. La decisione di potenziare il Terminale Marino e di affidare i lavori a Fincantieri, una realtà industriale di primo livello e fortemente legata alla nostra regione, testimoniano la nostra volontà di creare partnership e valore sul territorio. Questi lavori non solo garantiranno la sicurezza delle nostre attività per i prossimi decenni, ma ci posizioneranno in modo adeguato per affrontare le sfide del futuro". L'importante investimento sarà destinato a una serie di attività di rinforzo e consolidamento delle strutture del Terminale Marino, progettate per adattarsi alle crescenti esigenze del traffico marittimo, e coinvolgerà entrambi i pontili SIOT, utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. "Siamo orgogliosi di contribuire alla realizzazione di un progetto così importante per la valorizzazione del territorio e con un partner strategico come SIOT - ha dichiarato Giorgio Bellipanni, amministratore delegato di Fincantieri Infrastructure Opere Marittime S.p.A. - il Gruppo Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha fortemente voluto prendere parte ad un progetto di tale rilevanza per la Regione FVG, che vede una presenza consolidata e rilevante del gruppo con strutture che occupano direttamente circa 3600 addetti, e mettendo a

Informazioni Marittime

Trieste

2. Questa suddivisione mira a ottimizzare l'esecuzione delle attività e a ridurre al minimo l'impatto sulle operazioni correnti del Terminale Marino. SIOT-TAL prevede di completare il progetto entro il 2025, confermando il Terminale Marino di **Trieste** come il più importante hub del Mediterraneo per il trasporto marittimo di greggio, in linea con gli standard di sicurezza più elevati e le moderne esigenze del settore. Condividi Tag fincantieri Articoli correlati.

Messaggero Marittimo

Trieste

Trieste, oltre 44 milioni per potenziare il Terminal Marino. Incarico a Fincantieri

TRIESTE SIOT-TAL investirà 44,4 milioni di euro per il potenziamento del Terminale Marino di Trieste e ha affidato l'incarico per la realizzazione del progetto a Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, controllata di Fincantieri S.p.A. Si tratta del singolo investimento più significativo nella storia di SIOT-TAL: Questo progetto da oltre 44 milioni di euro rappresenta un momento estremamente significativo nella storia di SIOT-TAL ha dichiarato Alessio Lilli, Presidente di SIOT e General Manager di TAL e riflette il nostro impegno costante nell'assicurare un ambiente operativo sicuro e all'avanguardia tanto per chi lavora con noi che per il territorio in cui operiamo. La decisione di potenziare il Terminale Marino e di affidare i lavori a Fincantieri, una realtà industriale di primo livello e fortemente legata alla nostra regione, testimoniano la nostra volontà di creare partnership e valore sul territorio. Questi lavori non solo garantiranno la sicurezza delle nostre attività per i prossimi decenni, ma ci posizioneranno in modo adeguato per affrontare le sfide del futuro. L'importante investimento sarà destinato a una serie di attività di rinforzo e consolidamento delle strutture del Terminale Marino, progettate per adattarsi alle crescenti esigenze del traffico marittimo, e coinvolgerà entrambi i pontili SIOT, utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. Siamo orgogliosi di contribuire alla realizzazione di un progetto così importante per la valorizzazione del territorio e con un partner strategico come SIOT ha dichiarato Giorgio Bellipanni, Amministratore Delegato di Fincantieri Infrastructure Opere Marittime S.p.A. il Gruppo Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha fortemente voluto prendere parte ad un progetto di tale rilevanza per la Regione FVG, che vede una presenza consolidata e rilevante del gruppo con strutture che occupano direttamente circa 3600 addetti, e mettendo a disposizione di SIOT TAL le competenze proprie del Polo Infrastrutture nella realizzazione di opere nell'ambito di lavori marittimi complessi. La capacità organizzativa, di programmazione e di realizzazione in massima sicurezza che Fincantieri vanta nella realizzazione di opere complesse oltre che nella prefabbricazione di carpenteria metallica saranno garanzia di qualità e rispetto dei tempi e degli elevati standard delle lavorazioni. Le attività previste includono l'installazione di pali di diverse lunghezze e diametri, la sostituzione di strutture in carpenteria metallica, l'aggiunta di nuovi ganci per l'ormeggio delle navi, l'installazione di nuove strutture come i super cone fender e i fender panel, e altre lavorazioni necessarie per adattare l'operatività alle nuove esigenze del traffico marittimo. La prima fase, avviata quest'anno e che si completerà nel 2024, riguarderà il pontile 1; la seconda fase, programmata per il 2024-2025, si concentrerà sul pontile 2. Questa suddivisione mira a ottimizzare l'esecuzione delle attività e a ridurre al minimo l'impatto sulle operazioni correnti



Messaggero Marittimo

Trieste

del Terminale Marino. SIOT-TAL prevede di completare il progetto entro il 2025, confermando il Terminale Marino di Trieste come il più importante hub del Mediterraneo per il trasporto marittimo di greggio, in linea con gli standard di sicurezza più elevati e le moderne esigenze del settore.

Trieste, 44 milioni per rinnovare il terminal Siot

Il progetto sarà realizzato da Fincantieri Lo sentiamo dire da decenni: "Il petrolio prima o poi finirà". L'industria guarda avanti, progetta carburanti e greggi sintetici e chi con le raffinerie ci lavora deve essere pronto al cambiamento. Per questo la Società italiana per l'Oleodotto Transalpino, Siot Tal potenzia il suo terminale Marino all'interno del porto di Trieste. Sarà Fincantieri a realizzare i lavori e ci vorranno 2 anni. L'investimento, interamente a carico di Siot, è di 44 milioni e 400 mila euro, il maggior investimento della sua storia. Alessio Lilli, presidente Siot e direttore generale del gruppo Tal: "Su una possibilità di 265 diversi greggi, ogni anno ne arrivano tra 40 e 60 diversi tipi, con caratteristiche chimiche molto diverse, dipenderà da che cosa vorranno fare le raffinerie nei prossimi anni... ad accogliere ogni tipo di nave i 2 pontili saranno potenziati, uno alla volta. Il primo entro il 2024 e poi inizieranno i lavori sul secondo. Per Fincantieri infrastrutture Opere Marittime, società controllata di Fincantieri Spa si tratta di una commessa impegnativa con la posa in opera di strutture pesantissime e pali lunghi più di 70 metri. Giorgio Bellipanni, amministratore delegato: "Abbiamo già realizzato questo tipo di opere a La Spezia e lo stiamo realizzando a Ravenna...diametri" Nel frattempo le petroliere continueranno ad attraccare senza intaccare i volumi ma l'operatività sarà ridotta a 2 attracchi al posto di 4 Intanto il greggio in arrivo a Trieste continua ad aumentare il 2023 si chiude con 38 milioni di tonnellate. Saranno oltre 40 milioni l'anno prossimo e cresceranno ancora nel 2025 quando scatterà il divieto di usare anche i greggi russi che transitano dalla Repubblica Ceca. Immagini Marco Lo Faro Montaggio Alessandro Crevatin.



Ship Mag

Trieste

Fincantieri realizzerà i lavori per il potenziamento del terminale Marino di Trieste

05 Dicembre 2023 Redazione Maxi investimento di Siot-Tal vicino ai 45 milioni di euro **Trieste** - Siot-Tal investirà 44,4 milioni di euro per il potenziamento del terminale Marino di **Trieste** e ha affidato l'incarico per la realizzazione del progetto a Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, controllata di Fincantieri S.p.A. Si tratta del singolo investimento più significativo nella storia di Siot-Tal : "Questo progetto da oltre 44 milioni di euro rappresenta un momento estremamente significativo nella nostra storia- ha dichiarato Alessio Lilli, Presidente di SIOT e General Manager di TAL - e riflette il nostro impegno costante nell'assicurare un ambiente operativo sicuro e all'avanguardia tanto per chi lavora con noi che per il territorio in cui operiamo. La decisione di potenziare il Terminale Marino e di affidare i lavori a Fincantieri, una realtà industriale di primo livello e fortemente legata alla nostra regione, testimoniano la nostra volontà di creare partnership e valore sul territorio. Questi lavori non solo garantiranno la sicurezza delle nostre attività per i prossimi decenni, ma ci posizioneranno in modo adeguato per affrontare le sfide del futuro."

L'importante investimento sarà destinato a una serie di attività di rinforzo e consolidamento delle strutture del Terminale Marino, progettate per adattarsi alle crescenti esigenze del traffico marittimo, e coinvolgerà entrambi i pontili SIOT, utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. "Siamo orgogliosi di contribuire alla realizzazione di un progetto così importante per la valorizzazione del territorio e con un partner strategico come SIOT - ha dichiarato Giorgio Bellipanni, Amministratore Delegato di Fincantieri Infrastructure Opere Marittime S.p.A. - il Gruppo Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha fortemente voluto prendere parte ad un progetto di tale rilevanza per la Regione FVG, che vede una presenza consolidata e rilevante del gruppo con strutture che occupano direttamente circa 3600 addetti, e mettendo a disposizione di SIOT - TAL le competenze proprie del Polo Infrastrutture nella realizzazione di opere nell'ambito di lavori marittimi complessi. La capacità organizzativa, di programmazione e di realizzazione in massima sicurezza che Fincantieri vanta nella realizzazione di opere complesse oltre che nella prefabbricazione di carpenteria metallica saranno garanzia di qualità e rispetto dei tempi e degli elevati standard delle lavorazioni" La prima fase, avviata quest'anno e che si completerà nel 2024, riguarderà il pontile 1; la seconda fase, programmata per il 2024-2025, si concentrerà sul pontile 2. Questa suddivisione mira a ottimizzare l'esecuzione delle attività e a ridurre al minimo l'impatto sulle operazioni correnti del Terminale Marino. SIOT-TAL prevede di completare il progetto entro il 2025, confermando il Terminale Marino di **Trieste** come il più importante hub del Mediterraneo per il trasporto marittimo di greggio, in linea con gli standard



05 Dicembre 2023 Redazione Maxi investimento di Siot-Tal vicino ai 45 milioni di euro Trieste - Siot-Tal investirà 44,4 milioni di euro per il potenziamento del terminale Marino di Trieste e ha affidato l'incarico per la realizzazione del progetto a Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, controllata di Fincantieri S.p.A. Si tratta del singolo investimento più significativo nella storia di Siot-Tal : "Questo progetto da oltre 44 milioni di euro rappresenta un momento estremamente significativo nella nostra storia- ha dichiarato Alessio Lilli, Presidente di SIOT e General Manager di TAL - e riflette il nostro impegno costante nell'assicurare un ambiente operativo sicuro e all'avanguardia tanto per chi lavora con noi che per il territorio in cui operiamo. La decisione di potenziare il Terminale Marino e di affidare i lavori a Fincantieri, una realtà industriale di primo livello e fortemente legata alla nostra regione, testimoniano la nostra volontà di creare partnership e valore sul territorio. Questi lavori non solo garantiranno la sicurezza delle nostre attività per i prossimi decenni, ma ci posizioneranno in modo adeguato per affrontare le sfide del futuro." L'importante investimento sarà destinato a una serie di attività di rinforzo e consolidamento delle strutture del Terminale Marino, progettate per adattarsi alle crescenti esigenze del traffico marittimo, e coinvolgerà entrambi i pontili SIOT, utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. "Siamo orgogliosi di contribuire alla realizzazione di un progetto così importante per la valorizzazione del territorio e con un partner strategico come SIOT - ha dichiarato Giorgio Bellipanni, Amministratore Delegato di Fincantieri Infrastructure Opere Marittime S.p.A. - il Gruppo Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha fortemente voluto prendere parte ad un progetto di tale rilevanza per la Regione FVG, che vede una presenza consolidata e rilevante del gruppo con strutture che occupano direttamente circa 3600 addetti, e mettendo a

Ship Mag

Trieste

di sicurezza più elevati e le moderne esigenze del settore.

Shipping Italy

Trieste

Il terminal Siot - Tal di Trieste affida a Fincantieri un progetto di potenziamento da 44 milioni

L'investimento sarà destinato a una serie di attività di rinforzo e consolidamento delle strutture del terminale marino, progettate per adattarsi alle crescenti esigenze del traffico marittimo, e coinvolgerà entrambi i pontili utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. 5 Dicembre 2023 Siot-Tal, concessionaria del terminal petrolifero di Trieste, investirà 44,4 milioni di euro per il potenziamento del compendio. L'incarico per la realizzazione del progetto è stato affidato a Fincantieri Infrastrutture Opere Marittime, controllata di Fincantieri. Si tratta del singolo investimento più significativo nella storia di Siot-Tal: "Questo progetto da oltre 44 milioni di euro rappresenta un momento estremamente significativo nella storia di Siot-Tal - ha dichiarato Alessio Lilli, presidente di Siot e general manager di Tal - e riflette il nostro impegno costante nell'assicurare un ambiente operativo sicuro e all'avanguardia tanto per chi lavora con noi che per il territorio in cui operiamo. La decisione di potenziare il Terminale Marino e di affidare i lavori a Fincantieri, una realtà industriale di primo livello e fortemente legata alla nostra regione, testimoniano la nostra volontà di creare partnership e valore sul territorio. Questi lavori non solo garantiranno la sicurezza delle nostre attività per i prossimi decenni, ma ci posizioneranno in modo adeguato ad affrontare le sfide del futuro". L'investimento sarà destinato a una serie di attività di rinforzo e consolidamento delle strutture del terminale marino, progettate per adattarsi alle crescenti esigenze del traffico marittimo, e coinvolgerà entrambi i pontili Siot, utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. "Siamo orgogliosi di contribuire alla realizzazione di un progetto così importante per la valorizzazione del territorio e con un partner strategico come Siot. Il Gruppo Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastrutture Opere Marittime, ha fortemente voluto prendere parte ad un progetto di tale rilevanza per la Regione FVG, che vede una presenza consolidata e rilevante del gruppo con strutture che occupano direttamente circa 3600 addetti, e mettendo a disposizione di Siot - Tal le competenze proprie del Polo Infrastrutture nella realizzazione di opere nell'ambito di lavori marittimi complessi. La capacità organizzativa, di programmazione e di realizzazione in massima sicurezza che Fincantieri vanta nella realizzazione di opere complesse oltre che nella prefabbricazione di carpenteria metallica saranno garanzia di qualità e rispetto dei tempi e degli elevati standard delle lavorazioni" ha dichiarato Giorgio Bellipanni, amministratore delegato di Fincantieri Infrastrutture Opere Marittime. Le attività previste includono l'installazione di pali di diverse lunghezze e diametri, la sostituzione di strutture in carpenteria metallica, l'aggiunta di nuovi ganci per l'ormeggio delle navi, l'installazione di nuove strutture come i "super cone fender" e i "fender panel", e altre lavorazioni necessarie per adattare l'operatività alle nuove esigenze del



L'investimento sarà destinato a una serie di attività di rinforzo e consolidamento delle strutture del terminale marino, progettate per adattarsi alle crescenti esigenze del traffico marittimo, e coinvolgerà entrambi i pontili utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. 5 Dicembre 2023 Siot-Tal, concessionaria del terminal petrolifero di Trieste, investirà 44,4 milioni di euro per il potenziamento del compendio. L'incarico per la realizzazione del progetto è stato affidato a Fincantieri Infrastrutture Opere Marittime, controllata di Fincantieri. Si tratta del singolo investimento più significativo nella storia di Siot-Tal: "Questo progetto da oltre 44 milioni di euro rappresenta un momento estremamente significativo nella storia di Siot-Tal - ha dichiarato Alessio Lilli, presidente di Siot e general manager di Tal - e riflette il nostro impegno costante nell'assicurare un ambiente operativo sicuro e all'avanguardia tanto per chi lavora con noi che per il territorio in cui operiamo. La decisione di potenziare il Terminale Marino e di affidare i lavori a Fincantieri, una realtà industriale di primo livello e fortemente legata alla nostra regione, testimoniano la nostra volontà di creare partnership e valore sul territorio. Questi lavori non solo garantiranno la sicurezza delle nostre attività per i prossimi decenni, ma ci posizioneranno in modo adeguato ad affrontare le sfide del futuro". L'investimento sarà destinato a una serie di attività di rinforzo e consolidamento delle strutture del terminale marino, progettate per adattarsi alle crescenti esigenze del traffico marittimo, e coinvolgerà entrambi i pontili Siot, utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. "Siamo orgogliosi di contribuire alla realizzazione di un progetto così importante per la valorizzazione del territorio e con un partner strategico come Siot. Il Gruppo Fincantieri, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastrutture Opere Marittime, ha fortemente voluto prendere parte ad un progetto di tale rilevanza per la Regione FVG, che vede una presenza consolidata

Shipping Italy

Trieste

traffico marittimo. La prima fase, avviata quest'anno e che si completerà nel 2024, riguarderà il pontile 1; la seconda fase, programmata per il 2024-2025, si concentrerà sul pontile 2. Questa suddivisione mira a ottimizzare l'esecuzione delle attività e a ridurre al minimo l'impatto sulle operazioni correnti del terminale marino. Siot-Tal prevede di completare il progetto entro il 2025, confermando il terminale marino di **Trieste** come il più importante hub del Mediterraneo per il trasporto marittimo di greggio.

Trieste Prima

Trieste

Siot, investimento record da 44milioni: sarà potenziato il terminal

Opera affidata a Fincantieri. Lilli: "Trasferimenti di greggio aumenteranno nel 2024". Aumento previsto anche nel 2025 "a causa delle sanzioni contro la Russia" **TRIESTE** - E' il singolo investimento più alto della storia da parte di Siot - Tal, azienda che ha in gestione l'oleodotto transalpino di San Dorligo della Valle: 44,4 milioni destinati al potenziamento del Terminale Marino di **Trieste**. Dell'opera si occuperà Fincantieri, tramite la controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime. Saranno lavori di rinforzo e consolidamento delle strutture del Terminale Marino, in particolare entrambi i pontili SIOT, utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. Lavori che sono stati disposti in vista delle prossime esigenze del traffico marino, che si preannunciano in forte crescita. Nel 2024, ha spiegato infatti Alessio Lilli, "è prevista una crescita di volumi sia rispetto alle previsioni sia rispetto al 2023, che si preannuncia in linea con i volumi trasferiti nel 2022, quindi circa 38 milioni di tonnellate, mentre invece nel 2024 le previsioni sorpassano i 40 milioni di tonnellate. Previsioni che sono ulteriormente aumentate per il 2025".

Alla base dell'aumento di volumi nel 2025 le sanzioni contro la Russia, "divieto che fino al 31 dicembre 2024 non si applica ai greggi russi che arrivano in oleodotto in Repubblica Ceca - ha spiegato il presidente di Siot Tal -. Invece, dal primo gennaio 2025, si applicherà anche a quei greggi. La Repubblica Ceca è rifornita storicamente al 50 per cento dall'oleodotto della Tal, e quindi con navi che arrivavano al **porto** di **Trieste**, e all'altro 50 per cento dall'oleodotto Druzhba, che veicolava greggi russi. Dal 2025 non sarà più possibile e quindi quei volumi saranno trasferiti sull'oleodotto della Tal". I lavori di Fincantieri si concluderanno nel 2025, confermando il Terminale Marino di **Trieste** come il più importante hub del Mediterraneo per il trasporto marittimo di greggio. "Il Gruppo Fincantieri - ha dichiarato Giorgio Bellipanni, Amministratore Delegato di Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa -, ha fortemente voluto prendere parte ad un progetto di tale rilevanza per la Regione Fvg, che vede una presenza consolidata e rilevante del gruppo con strutture che occupano direttamente circa 3600 addetti".



Opera affidata a Fincantieri. Lilli: "Trasferimenti di greggio aumenteranno nel 2024". Aumento previsto anche nel 2025 "a causa delle sanzioni contro la Russia" **TRIESTE** - E' il singolo investimento più alto della storia da parte di Siot - Tal, azienda che ha in gestione l'oleodotto transalpino di San Dorligo della Valle: 44,4 milioni destinati al potenziamento del Terminale Marino di Trieste. Dell'opera si occuperà Fincantieri, tramite la controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime. Saranno lavori di rinforzo e consolidamento delle strutture del Terminale Marino, in particolare entrambi i pontili SIOT, utilizzati per l'ormeggio delle petroliere in fase di scarica. Lavori che sono stati disposti in vista delle prossime esigenze del traffico marino, che si preannunciano in forte crescita. Nel 2024, ha spiegato infatti Alessio Lilli, "è prevista una crescita di volumi sia rispetto alle previsioni sia rispetto al 2023, che si preannuncia in linea con i volumi trasferiti nel 2022, quindi circa 38 milioni di tonnellate, mentre invece nel 2024 le previsioni sorpassano i 40 milioni di tonnellate. Previsioni che sono ulteriormente aumentate per il 2025". Alla base dell'aumento di volumi nel 2025 le sanzioni contro la Russia, "divieto che fino al 31 dicembre 2024 non si applica ai greggi russi che arrivano in oleodotto in Repubblica Ceca - ha spiegato il presidente di Siot Tal -. Invece, dal primo gennaio 2025, si applicherà anche a quei greggi. La Repubblica Ceca è rifornita storicamente al 50 per cento dall'oleodotto della Tal, e quindi con navi che arrivavano al porto di Trieste, e all'altro 50 per cento dall'oleodotto Druzhba, che veicolava greggi russi. Dal 2025 non sarà più possibile e quindi quei volumi saranno trasferiti sull'oleodotto della Tal". I lavori di Fincantieri si concluderanno nel 2025, confermando il Terminale Marino di Trieste come il più importante hub.

La Gazzetta Marittima

Venezia

Venezia e Chioggia 3° variazione

Fulvio Lino Di Blasio **VENEZIA** - Il terzo elenco di variazioni al Bilancio di previsione 2023 e l'aggiornamento del programma triennale dei lavori pubblici 2023-2025 sono stati approvati all'unanimità nel corso dell'ultima seduta del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale. Le variazioni in entrata ammontano a 107.020.053 euro. In uscita sono state previste variazioni per 107.127.816 euro. In entrambi i casi la maggior parte delle poste in entrata e in uscita è relativa a finanziamenti dello Stato dal Piano nazionale per gli investimenti complementari che l'Ente ha destinato ai lavori per il nuovo terminal contenitori di Montesyndial. Il bilancio aggiornato prevede dunque un risultato di amministrazione di 23.816.173 euro con un risultato economico di 2.121.377 euro e un saldo di cassa finale di 141.141.337 euro. Insieme al presidente Fulvio Lino Di Blasio e al segretario generale Antonella Scardino, hanno partecipato alla riunione dell'organo di governo dell'Ente, il direttore marittimo del Veneto - Capitaneria di **Porto di Venezia**, Filippo Marini, il comandante di Chioggia Alessio Palmisano, il rappresentante della Città Metropolitana di **Venezia**, Giuseppe Roberto Chiaia, il rappresentante della Regione del Veneto, Maria Rosaria Anna Campitelli, i membri del Collegio dei Revisori dei Conti. Nel corso dell'incontro è stato recepito l'accordo contrattuale di secondo livello del personale dipendente dell'Ente. Quanto al punto in ordine del giorno relativo al tariffario relativo alle voci a tariffa per canoni demaniali marittimi per il 2024: il Comitato, sostenuto da un parere del MIT, ha confermato l'adeguamento del +25,15% dei canoni calcolati in base ai criteri del DM 19 luglio 1089 e artt. 1 e 4 della L. 494/1993 solo per i valori tabellari, senza riparametrare al rialzo eventuali incrementi rispetto ai minimi già applicati. Rilasciate infine concessioni demaniali per l'attività in area portuali alle società Cantiere Navale Serenissima Srl e Bresciani Srl per operazioni lungo le sponde est e ovest rispettivamente del Canale Industriale Brentella-Marghera.



La Gazzetta Marittima

Venezia

Confetra Nord, il vertice

Paolo Salvaro **VENEZIA** - Si è svolta a Verona, nella sede di AVAS all'Interporto Quadrante Europa, l'assemblea elettiva di Confetra Nord Est nella quale sono state rinnovate le cariche. Paolo Salvaro è stato confermato all'unanimità alla presidenza, mentre Manuel Scortegagna è stato nominato vicepresidente. Manuel Scortegagna, managing director di Scortrans, è anche vicepresidente nazionale di Fedespediti con delega specifica ai trasporti terrestri. Ringrazio i soci della fiducia - commenta il presidente Paolo Salvaro - ci aspetta un periodo di lavoro molto impegnativo che passerà anche attraverso il potenziamento delle attività dell'Associazione. Il Nord Est è una delle aree produttive principali del Paese, è un territorio che nel 2022 ha esportato merci per 81,2 miliardi di euro pari a circa il 46% della ricchezza complessivamente prodotta nella regione. La logistica e i trasporti sono un elemento fondamentale per mantenere e migliorare queste performance. Porti e Interporti stanno facendo la loro parte ma ci sono molte questioni da affrontare: accessibilità del **Porto** di **Venezia**, transito dei valichi alpini, potenziamento dell'intermodalità, Zona Logistica Semplificata del **Porto** di **Venezia** e del rodigino, sono solo alcuni dei temi che seguiremo con attenzione. Il vicepresidente Manuel Scortegagna sottolinea: "Mai come ora la logistica e i trasporti sono importanti per la tenuta e lo sviluppo dell'economia. Dobbiamo spingere sul fronte della digitalizzazione che dematerializza moltissime procedure, e che permette di disporre di dati utilissimi per la gestione efficiente e sostenibile sia delle nostre imprese che delle catene logistiche nel loro complesso."



Ship Mag

Venezia

Porti, Psa Italy supera i 2 milioni di teu e investe 100 milioni di euro

A fine anno Genova Prà chiuderà con circa 1.470.000 teu movimentati (-3%), Sech prevede 247 mila teu (+6%) e **Venezia**-Vecom 336 mila teu (+10%). L'ad Ferrari: "Vogliamo consolidarci come operatore logistico, nessuna acquisizione in vista" Genova - Psa Italy chiude il 2023 con oltre 2 milioni di teu movimentati nei 3 terminal controllati e con investimenti per oltre 100 milioni di euro. "Siamo soddisfatti dell'anno perché abbiamo una lieve flessione a Psa Genova Prà, mentre abbiamo un buon risultato a Psa Sech e un più 10% a **Venezia**", ha detto Roberto Ferrari, amministratore delegato di Psa Italy, presentando i risultati della società a palazzo Interiano Pallavicino a Genova. Con lui il presidente, Marco Conforti, e Daniele Marchiori di Psa Venice Vecon. Nel dettaglio, Psa Genova Prà cala del 3%, e chiuderà con circa 1.470.000 teu movimentati, ma si conferma comunque il principale terminal container gateway italiano. Psa Venice-Vecon cresce del 10%, con 336 mila teu previsti a fine 2023, contro i 304 mila del 2022 e segna il migliore risultato della sua storia. A Genova, Psa Sech prevede di chiudere l'anno con un incremento dei volumi del 6% rispetto al 2022, con 247 mila teu. "Risultati positivi conseguiti nonostante il periodo difficile - ha commentato Ferrari - Per quanto riguarda gli investimenti, Psa Italy prosegue nella realizzazione del piano industriale. Psa Venice-Vecon ha firmato a maggio di quest'anno la concessione fino al 2049, con un piano di investimenti, già in corso, pari a 78 milioni di euro, dei quali 10 già spesi. Psa Genova Prà e Psa Sech hanno investito oltre 45 milioni in 22 mesi, a partire da gennaio 2022, per l'implementazione dell'equipment e delle infrastrutture tecnologiche e digitali". Nel 2023-2024, il piano di investimenti prevede l'acquisto di alcune gru di banchina semiautomatiche e di piazzale e l'esecuzione delle connesse opere civili, in linea con quanto previsto dal piano industriale. "Abbiamo una concessione fino al 2053 - ha aggiunto il manager del gruppo di Singapore - Resteremo a Genova a lungo e siamo intenzionati a investire ancora parecchio su questo porto". Ferrari si è detto scettico sulle reali possibilità di crescita delle banchine italiane che da anni sono inchiodate sotto i 12 milioni di contenitori movimentati l'anno. "Noi sappiamo benissimo che da Livorno a Vado i porti servono lo stesso mercato - ha insistito - Non c'è bisogno di sovraccapacità. Non solo. Quello che dobbiamo chiederci, prima di fare progetti, è: abbiamo ferrovie e autostrade in grado di sopportare un forte incremento di traffico? Oggi parliamo tanto di Terzo valico. Ma quella ferrovia, al momento, si ferma a Tortona". Possibili nuove acquisizioni in vista? "No. Noi come Psa in Europa e Turchia cerchiamo di presidiare i gate più efficienti, compresi interporti importanti come Duisburg" - ha replicato Ferrari - Vogliamo consolidare il nostro nuovo ruolo di operatore logistico. Oggi non vediamo porti strategici da acquisire sul mercato. Non siamo un gruppo che compra 'a pioggia'.



A fine anno Genova Prà chiuderà con circa 1.470.000 teu movimentati (-3%), Sech prevede 247 mila teu (+6%) e Venezia-Vecom 336 mila teu (+10%). L'ad Ferrari: "Vogliamo consolidarci come operatore logistico, nessuna acquisizione in vista" Genova - Psa Italy chiude il 2023 con oltre 2 milioni di teu movimentati nei 3 terminal controllati e con investimenti per oltre 100 milioni di euro. "Siamo soddisfatti dell'anno perché abbiamo una lieve flessione a Psa Genova Prà, mentre abbiamo un buon risultato a Psa Sech e un più 10% a Venezia", ha detto Roberto Ferrari, amministratore delegato di Psa Italy, presentando i risultati della società a palazzo Interiano Pallavicino a Genova. Con lui il presidente, Marco Conforti, e Daniele Marchiori di Psa Venice Vecon. Nel dettaglio, Psa Genova Prà cala del 3%, e chiuderà con circa 1.470.000 teu movimentati, ma si conferma comunque il principale terminal container gateway italiano. Psa Venice-Vecon cresce del 10%, con 336 mila teu previsti a fine 2023, contro i 304 mila del 2022 e segna il migliore risultato della sua storia. A Genova, Psa Sech prevede di chiudere l'anno con un incremento dei volumi del 6% rispetto al 2022, con 247 mila teu. "Risultati positivi conseguiti nonostante il periodo difficile - ha commentato Ferrari - Per quanto riguarda gli investimenti, Psa Italy prosegue nella realizzazione del piano industriale. Psa Venice-Vecon ha firmato a maggio di quest'anno la concessione fino al 2049, con un piano di investimenti, già in corso, pari a 78 milioni di euro, dei quali 10 già spesi. Psa Genova Prà e Psa Sech hanno investito oltre 45 milioni in 22 mesi, a partire da gennaio 2022, per l'implementazione dell'equipment e delle infrastrutture tecnologiche e digitali". Nel 2023-2024, il piano di investimenti prevede l'acquisto di alcune gru di banchina semiautomatiche e di piazzale e l'esecuzione delle connesse opere civili, in linea con quanto previsto dal piano industriale. "Abbiamo una concessione fino al 2053 - ha aggiunto il manager del

Ship Mag

Venezia

Ferrovie? Al momento non sono fra i nostri obiettivi". Ferrari ha illustrato anche le ricadute sul territorio dei tre terminal: un totale di 107 milioni di euro spesi da Psa Italy in Liguria e Veneto nel 2022. In particolare, i terminal Genova Prà e Sech hanno speso rispettivamente il 65% e il 68% degli approvvigionamenti in Liguria, mentre e Psa Venice l'86% in Veneto. Psa Italy, con oltre mille addetti impiegati in Italia, fa capo al colosso Port Singapore Authority, gruppo portuale leader di mercato. La rete globale Psa opera con oltre 160 sedi in 42 Paesi al mondo, e comprende 60 terminal tra portuali, ferroviari e inland, nonché attività affiliate in distripark, magazzini, servizi marittimi e digitali. Da sinistra nella foto: Daniele Marchiori, Roberto Ferrari, Marco Conforti.

Shipping Italy

Venezia

Monito di Psa sull'allarme sovraccapacità portuale nei container in Italia

Il general manager Roberto Ferrari preannuncia possibili nuovi investimenti nella logistica retroportuale e anticipa una chiusura d'anno in crescita (+10% a Venezia) e sostanzialmente stabile a Genova 5 Dicembre 2023 Genova - Con i volumi complessivamente movimentati nei suoi tre terminal italiani grossomodo invariati rispetto al 2022, quello che volge al termine non sarà ricordato come un anno memorabile per Psa Italy, ma, considerando l'andamento generale della portualità italiana, poteva anche andare peggio (sorvolando sui risultati finanziari che presumibilmente si confermeranno più che soddisfacenti per l'azionista, il gruppo singaporiano Psa). Questi risultati sono stati illustrati dal managing director Roberto Ferrari in un evento pre-natalizio organizzato a Genova, sede dell'ammiraglia Psa Genova Pra', il maggior terminal gateway italiano, e del terminal Sech, cui si aggiunge la veneziana Vecon. A quest'ultima il gradino più alto del podio, con un +10% che varrà, stando alle proiezioni, 336mila Teu, seguita da Sech (+6% e 247mila Teu), a compensare il -3% di Pra' (1,47 milioni di Teu). Significativo però come Ferrari evidenzi che, in un senso o nell'altro, le oscillazioni non rappresentano traffico aggiuntivo o perduto: "La crescita di Venezia è pressoché interamente imputabile a un paio di servizi spostatisi dal terminal concorrente (il vicino Tiv partecipato dal gruppo Msc, ndr). Quello venuto meno a Pra' è tutto traffico spostatosi a Vado (Gateway, ndr) e lo stesso dicasi per il terminal Bettolo (anch'esso in calo nel 2023, ndr)". Una considerazione che per il manager è funzionale non solo in ottica lavoro - "in un sistema portuale forse il fornitore di manodopera temporanea dovrebbe essere uno", a seguire le oscillazioni interne al sistema stesso - ma anche e soprattutto in chiave infrastrutturale: "Quando si progettano grandi infrastrutture portuali da realizzare con soldi pubblici bisognerebbe chiedersi prima se il mercato che giustifichi l'aumento della capacità ci sia e, in secondo luogo, verificare che le strutture logistiche a monte delle banchine siano adeguate. Qui si punta tutto sul Terzo valico che, ammesso e non concesso sia pronto nel 2026, arriverà a Tortona" ha detto Ferrari, attento a non entrare su temi che riguardino la nuova diga e i riempimenti previsti a Genova Sampierdarena. Il tema tocca direttamente Psa, perché il brusio sulla possibilità, nell'ambito del nuovo piano regolatore portuale in gestazione, di un cambio di destinazione d'uso per Sech, direzione passeggeri, è costante: "Abbiamo una concessione fino al 2047 (2053 Pra' e 2049 Vecon) incardinata su un piano di investimenti da 120 milioni di euro già avviato, che in larga parte difficilmente sarebbero riutilizzabili altrove. Questo è il presente e al momento nulla di diverso ci è stato prospettato. E per le ragioni di cui sopra - ha aggiunto Ferrari con riferimento all'ipotetico 'scambio' con nuove superfici a Pra', siano quelle enormi ventilate a marzo, sia il leggero ampliamento a mare del lato ponentino del terminal



Shipping Italy

Venezia

già previsto dal Prp vigente - è da vedere che la cosa abbia un senso. Noi vogliamo portare a compimento il piano di Sech, non abbiamo controproposte da fare". Il capitolo investimenti - "45 milioni a Genova in meno di due anni, 78 programmati per **Venezia** a fine concessione" - riporta il focus sul mercato. E qui per Ferrari è ormai un mantra: "L'unica possibilità di crescita è l'allargamento dell'utenza a un bacino più ampio, verso nord. Servono come detto infrastrutture di terra adeguate e uno sforzo commerciale che abbiamo intrapreso, con apprezzabile successo seppur con difficoltà iniziali del nuovo servizio ferroviario avviato verso Stoccarda nei mesi scorsi. Certo da parte nostra occorre un continuo adeguamento e potenziamento dell'equipment di banchina". Ecco quindi nuove gru, rinnovamento del parco tecnologico generale, passaggio da alimentazione diesel ad elettrica per i mezzi di piazzale, realizzazione di pannelli per l'autoproduzione di energia (mentre, per quanto Ferrari abbia escluso al momento la trazione ferroviaria, resta aperta la pista manovre con FuoriMuro): "Il mercato sta cambiando e dobbiamo adeguarci. I liner continuano a puntare sul gigantismo, reagendo all'eccesso di stiva con diminuzione delle toccate e blank sailing, il che per noi si traduce con minore regolarità e aumento della portata dei picchi". Un trend che impone a Psa, per ciò che riguarda che riguarda le politiche occupazionali dei suoi terminal genovesi, un aumento dei dipendenti diretti mentre nello scalo complessivamente decresciuto il ricorso all'articolo 17 (Culmv): "Le 30mila giornate perse dalla Compagnia Unica si spiegano con i due servizi di linea (uno di Maersk e l'altro di Cosco, ndr) persi da Genova in favore di Vado Gateway". In prospettiva futuro si aggiungono anche il fattore tecnologico e l'automazione: "Servono - ha concluso Ferrari - professionalità nuove, che faticiamo a trovare e che quindi, anche attraverso partnership con enti di formazione, tendiamo a plasmare direttamente e quindi a internalizzare. E questo è ancora poco, perché il boom dell'intelligenza artificiale avrà impatti significativi su modalità e tipologie del lavoro, anche in porto. Solo che non sappiamo quando e come esattamente ciò avverrà: farsi trovare pronti è la nostra grande sfida". Oltre agli investimenti in gru, la strategia di crescita per Psa in Italia e in Europa passerà dalla logistica retroportuale: "Oltre all'operazione fatta a Duisburg - ha aggiunto - stiamo cercando di vedere altre cose con l'ambizione di diventare operatore logistico. In Nord Italia lo sguardo è rivolto ad aree come Milano, Padova e Bologna".

Savona News

Savona, Vado

Concessioni demaniali, un protocollo tra Comuni di Savona, Vado e Albissola con l'Autorità di sistema portuale

La proroga delle concessioni ha, per ora, rinviato di un anno la procedura delle gare per l'affidamento degli stabilimenti balneari. Con la proroga delle concessioni demaniali al 31 dicembre 2024 i gestori dei bagni marini hanno tirato un sospiro di sollievo. Ma una volta arrivati a quel termine dovrebbero partire i bandi per le concessioni che, per i Comuni di Savona, Vado e una minima parte di Albissola, sono di competenza dell'Autorità di sistema. Per i futuri bandi i Comuni interessati hanno previsto delle linee guida per la stesura dei futuri bandi. "La proroga delle concessioni balneari riguarda aree demaniali di coprogettazione, che riguardano anche il Comune - ha detto l'assessore Francesco Rossello nella Commissione consiliare di ieri- su nostro suggerimento, coinvolgendo anche i Comuni di Vado e Albissola, abbiamo predisposto un protocollo per individuare le linee guida sulle quali dovrà essere predisposto il bando". Le linee guida riguarderanno 39 stabilimenti balneari complessivi tra Savona, Vado e Albissola (per la parte che riguarda l'area di Competenza di Autorità di sistema) e chioschi. "In quel protocollo prevediamo un'estensione delle attività delle aree che verranno date in concessione - ha

proseguito Rossello - Ad esempio, per i bagni marini che siano previste attività d'inverno, la sera, che venga prevista una linea d'intervento che interessi le attività in modo da coprire tutte le fasce: dalla spiaggia per i cani alla Spa alle attività ludico sportive e ponendo come punto fondamentale che tutte le concessioni prevedano l'accesso al mare per i disabili. Chiaramente questo protocollo, ancora da firmare, avrà vigore nel momento in cui si prepareranno i nuovi bandi".



La proroga delle concessioni ha, per ora, rinviato di un anno la procedura delle gare per l'affidamento degli stabilimenti balneari. Con la proroga delle concessioni demaniali al 31 dicembre 2024 i gestori dei bagni marini hanno tirato un sospiro di sollievo. Ma una volta arrivati a quel termine dovrebbero partire i bandi per le concessioni che, per i Comuni di Savona, Vado e una minima parte di Albissola, sono di competenza dell'Autorità di sistema. Per i futuri bandi i Comuni interessati hanno previsto delle linee guida per la stesura dei futuri bandi. "La proroga delle concessioni balneari riguarda aree demaniali di coprogettazione, che riguardano anche il Comune - ha detto l'assessore Francesco Rossello nella Commissione consiliare di ieri- su nostro suggerimento, coinvolgendo anche i Comuni di Vado e Albissola, abbiamo predisposto un protocollo per individuare le linee guida sulle quali dovrà essere predisposto il bando". Le linee guida riguarderanno 39 stabilimenti balneari complessivi tra Savona, Vado e Albissola (per la parte che riguarda l'area di Competenza di Autorità di sistema) e chioschi. "In quel protocollo prevediamo un'estensione delle attività delle aree che verranno date in concessione - ha proseguito Rossello - Ad esempio, per i bagni marini che siano previste attività d'inverno, la sera, che venga prevista una linea d'intervento che interessi le attività in modo da coprire tutte le fasce: dalla spiaggia per i cani alla Spa alle attività ludico sportive e ponendo come punto fondamentale che tutte le concessioni prevedano l'accesso al mare per i disabili. Chiaramente questo protocollo, ancora da firmare, avrà vigore nel momento in cui si prepareranno i nuovi bandi".

Shipping Italy

Savona, Vado

Alkion ed Edison vogliono più navi in arrivo a Vado Ligure e a Porto Viro

Il terminalista chiede di installare nuove briccole, mentre Snam Gnl Italia vuole toglierne una (per il truck loading a La Spezia). Possibile aumento di traffico marittimo (+9%) anche per Adriatic Lng 5 Dicembre 2023 È stata depositata al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica pochi giorni fa la documentazione necessaria alla verifica amministrativa che Alkion, terminalista di prodotti chimici a **Vado** Ligure, vuole condurre in merito ad un progetto di potenziamento delle strutture gestite nello scalo ligure. In sostanza si

tratterebbe di aggiungere due briccole a prolungamento del pontile esistente, allo scopo di ampliare, in entrambi i sensi, la gamma di navi potenzialmente operabili, come spiega la relazione tecnica presentata: "Scopo delle modifiche è quello consentire la ricezione di una nuova nave minima da 7.000 dwt ed una nuova nave massima da 40.000 dwt. Le navi minima e massima attualmente accettate, riferite alla progettazione esecutiva del terminale redatta per il progetto 'transitorio petroli' sono rispettivamente da 12.000 dwt e da 25.000 dwt, pertanto le modifiche sono rivolte ad un aumento della capacità ricettiva dell'accosto". A proposito di briccole, sempre in questi giorni Snam Gnl Italia

ha comunicato al Mase che per il pontile secondario del terminal da realizzarsi presso il rigassificatore gestito a Panigaglia (La Spezia), in ordine al progetto di trasferimento di autobotti via mare a La Spezia (truck loading), "il numero delle briccole, da realizzare su pali infissi a mare, sarà ridotto di numero passando da tre a due". Notificata inoltre l'opzione, quanto all'approdo portuale, del Molo ex Enel, che "risulta migliorativa poiché ridurrebbe leggermente il percorso di transito delle autobotti isocontainer in uscita dal Porto verso la viabilità principale". Sul fronte dei traffici 'energetici' in aumento, da registrare la richiesta da parte di Adriatic Lng di esclusione dalla procedura di Via per modificare le apparecchiature e aumentare il traffico di metaniere presso il rigassificatore offshore di Porto Viro, in modo da portare la capacità giornaliera di immissione in rete dagli attuali 26,3 milioni di mc/giorno a 28,5 mln mc/g e la capacità complessiva annuale da 9,6 miliardi di mc/anno a 10,4 mld mc/a, su base continuativa e non, a partire dal 2026 o anche, ove possibile, già da fine 2025. La modifica impatterebbe naturalmente anche sul numero di navi in arrivo alla struttura. Dagli odierni "scenari di traffico navale associabili all'attuale configurazione del Terminale pari a un volume annuo rigassificato di 9,6 miliardi di Sm³: - Scenario A: 110 navi/anno con capacità da 145.000 m³; Scenario B: 90 navi/anno con capacità fino a 175.000 m³", Adriatic Lng stima "i seguenti scenari di traffico navale associabili alla realizzazione del Progetto di aumento della capacità massima di rigassificazione a 10,4 mld. Scenario A: 120 navi/anno con capacità fino a 145.000 m³; Scenario B: 98 navi/anno con capacità fino a 175.000 m³".



Shipping Italy
Alkion ed Edison vogliono più navi in arrivo a Vado Ligure e a Porto Viro
12/05/2023 13:10
Nicola Capuzzo

Il terminalista chiede di installare nuove briccole, mentre Snam Gnl Italia vuole toglierne una (per il truck loading a La Spezia). Possibile aumento di traffico marittimo (+9%) anche per Adriatic Lng 5 Dicembre 2023 È stata depositata al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica pochi giorni fa la documentazione necessaria alla verifica amministrativa che Alkion, terminalista di prodotti chimici a Vado Ligure, vuole condurre in merito ad un progetto di potenziamento delle strutture gestite nello scalo ligure. In sostanza si tratterebbe di aggiungere due briccole a prolungamento del pontile esistente, allo scopo di ampliare, in entrambi i sensi, la gamma di navi potenzialmente operabili, come spiega la relazione tecnica presentata: "Scopo delle modifiche è quello consentire la ricezione di una nuova nave minima da 7.000 dwt ed una nuova nave massima da 40.000 dwt. Le navi minima e massima attualmente accettate, riferite alla progettazione esecutiva del terminale redatta per il progetto 'transitorio petroli' sono rispettivamente da 12.000 dwt e da 25.000 dwt, pertanto le modifiche sono rivolte ad un aumento della capacità ricettiva dell'accosto". A proposito di briccole, sempre in questi giorni Snam Gnl Italia ha comunicato al Mase che per il pontile secondario del terminal da realizzarsi presso il rigassificatore gestito a Panigaglia (La Spezia), in ordine al progetto di trasferimento di autobotti via mare a La Spezia (truck loading), "il numero delle briccole, da realizzare su pali infissi a mare, sarà ridotto di numero passando da tre a due". Notificata inoltre l'opzione, quanto all'approdo portuale, del Molo ex Enel, che "risulta migliorativa poiché ridurrebbe leggermente il percorso di transito delle autobotti isocontainer in uscita dal Porto verso la viabilità principale". Sul fronte dei traffici 'energetici' in aumento, da registrare la richiesta da parte di Adriatic Lng di esclusione dalla procedura di Via per modificare le apparecchiature e aumentare il traffico di metaniere presso il rigassificatore

Shipping Italy

Savona, Vado

L'annuncio di Luigi Negri: "Logtainer diventerà impresa ferroviaria per il trasporto container"

Il presidente di Finsea 'premiato' dal Propeller Club di Genova ha ripercorso la sua storia imprenditoriale non risparmiando forti critiche allo Stato 5 Dicembre 2023 Genova - Logtainer, la società di trasporto intermodale che movimentata più container su ferro in Italia, si prepara a diventare impresa ferroviaria. Lo ha annunciato, nella serata prenatalizia del Propeller Club di Genova a lui dedicata, Luigi Negri, presidente di Finsea nonché azionista, attraverso la Gip 2.0, della stessa Logtainer in cui figurano come altri partner di capitale anche la I.L. Investimenti di Giulio Schenone, la Gastaldi della famiglia Cerruti e la T.C.I.P. della famiglia Magillo Magillo, oltre a una minimale partecipazione in mano a Hupac. Ripercorrendo la sua lunga storia professionale Negri, arrivato al capitolo degli anni '90 ha detto: "Nel 1997 è stata creata Logtainer, società di trasporti ferro-stradali (oggi fa 54 treni/settimana verso i porti di Genova e Spezia e altrettanti in direzione opposta); a breve diventerà anche impresa ferroviaria. Oltre ai camion e ai carri ferroviari su cui abbiamo già investito, avremo a breve anche un po' di locomotive per presentarci al mondo armatoriale. Prima faremo traffico marittimo e poi anche trasporti interni".

Dunque da Mto che acquista da trazionisti terzi e rivende servizi ferroviari per alcune delle principali compagnie di navigazione, Logtainer procederà nella direzione dell'integrazione verticale ottenendo le licenze e rilevando le locomotive necessarie per poter operare direttamente treni con cui trasportare container da e per i porti. Servendo tutti i maggiori terminal container dell'Alto Tirreno (da Livorno fino a Vado Ligure), nel 2022 l'azienda aveva offerto oltre 6mila treni da e per i principali inland terminal del Nord Italia (fra questi Padova, Piacenza, Rubiera, Rivalta Scrivia, Pordenone, Limite di Pioltello) per shipping line come Arkas, Evergreen, Hamburg Sud, Cma Cgm, Maersk, Hmm, Hapag Lloyd, One, Yang Ming, Oocl, Kalypso, Zim e Eimskip. L'anno scorso il fatturato aveva sfiorato i 100 milioni di euro. Ospite del Propeller Club presieduto da Giorgia Boi per ricevere la targa intitolata al compianto Mariano Maresca in riconoscimento del suo eccezionale contributo nel settore dello shipping, Negri, originario della Sardegna, nella sua relazione intitolata "Una vita fra il mare e la terra" ha ricordato gli inizi a Genova dopo l'Università e il primo lavoro presso una società dove un cugino della madre era direttore generale. "Avevo una laurea da avvocato e sono stato mandato in porto a fare lo stivatore di navi traghetto" ha detto a proposito degli esordi, per poi continuare nel racconto dell'esperienza triennale a Catania ("dove sarei dovuto rimanere appena 6/7 mesi") dove si vide perfino puntare una pistola alla testa da parte di un trasportatore insoddisfatto perchè alcuni sui camion non erano stati imbarcati a Genova a bordo della nave diretta in Sicilia. Il ricordo si è soffermato poi sulla prima agenzia marittima fondata con un gruppo di amici e il giorno in cui un



Il presidente di Finsea 'premiato' dal Propeller Club di Genova ha ripercorso la sua storia imprenditoriale non risparmiando forti critiche allo Stato 5 Dicembre 2023 Genova - Logtainer, la società di trasporto intermodale che movimentata più container su ferro in Italia, si prepara a diventare impresa ferroviaria. Lo ha annunciato, nella serata prenatalizia del Propeller Club di Genova a lui dedicata, Luigi Negri, presidente di Finsea nonché azionista, attraverso la Gip 2.0, della stessa Logtainer in cui figurano come altri partner di capitale anche la I.L. Investimenti di Giulio Schenone, la Gastaldi della famiglia Cerruti e la T.C.I.P. della famiglia Magillo Magillo, oltre a una minimale partecipazione in mano a Hupac. Ripercorrendo la sua lunga storia professionale Negri, arrivato al capitolo degli anni '90 ha detto: "Nel 1997 è stata creata Logtainer, società di trasporti ferro-stradali (oggi fa 54 treni/settimana verso i porti di Genova e Spezia e altrettanti in direzione opposta); a breve diventerà anche impresa ferroviaria. Oltre ai camion e ai carri ferroviari su cui abbiamo già investito, avremo a breve anche un po' di locomotive per presentarci al mondo armatoriale. Prima faremo traffico marittimo e poi anche trasporti interni". Dunque da Mto che acquista da trazionisti terzi e rivende servizi ferroviari per alcune delle principali compagnie di navigazione, Logtainer procederà nella direzione dell'integrazione verticale ottenendo le licenze e rilevando le locomotive necessarie per poter operare direttamente treni con cui trasportare container da e per i porti. Servendo tutti i maggiori terminal container dell'Alto Tirreno (da Livorno fino a Vado Ligure), nel 2022 l'azienda aveva offerto oltre 6mila treni da e per i principali inland terminal del Nord Italia (fra questi Padova, Piacenza, Rubiera, Rivalta Scrivia, Pordenone, Limite di Pioltello) per shipping line come Arkas, Evergreen, Hamburg Sud, Cma Cgm, Maersk, Hmm, Hapag Lloyd, One, Yang Ming, Oocl, Kalypso, Zim e Eimskip. L'anno scorso il fatturato aveva sfiorato i 100 milioni di euro.

Shipping Italy

Savona, Vado

venditore di inserzioni pubblicitarie su un giornale di trasporti francese rivelò loro l'imminente arrivo in Italia di un armatore di Taiwan (Yang Ming Line) con cui qualche tempo dopo iniziò un rapporto che dura dal 1980 ad oggi. "Uno dei sodalizi più longevi che esistono in Italia e non solo" ha voluto sottolineare il numero uno di Finsea, ripercorrendo poi le tappe che lo portarono a essere agente in Italia anche di Uasc (con una menzione speciale al proprio manager Filippo Gallo) e più tardi di China Shipping, con la nascita qualche anno dopo di altrettante joint venture. Varie ondate di fusioni e acquisizioni hanno lasciato in piedi ancora oggi solo la partnership con Yang Ming. La storia di Luigi Negri non poteva non passare attraverso il racconto della coraggiosa scelta di investire in un proprio terminal portuale con alcuni altri soci e rilevare quello che poi è stato il Sech, cui fece seguito l'acquisizione dapprima del 50% e poi dell'80% del Terminal darsena Toscana a Livorno e ancora dopo lo scambio di partecipazioni di minoranza (40%) con l'allora Vte di Psa. In un contesto competitivo sempre più difficile, "un giorno un signore si presentò con un'offerta che non si poteva rinunciare" e a lui vennero venduti i terminal SEch, tdt e la partecipazione nel Vte. Questo signore erano i fondi d'investimento Infracapital e Infravia che pagarono a buon prezzo nel 2017 i terminal container. "Avevamo un po' di soldi e con alcuni amici dal porto commerciale siamo voluti entrare nel porto industriale". Il racconto dell'esperto imprenditore di origini sarde ma genovese di adozione arriva dunque all'ingresso in Genova Industrie Navali, "prima rilevando il 22,5% di Gin, poi Fincantieri entrò al 15% e anche la nostra quota di conseguenza si era leggermente diluita". Il giudizio di Negri sul gruppo navalmecanico treestino non è tenero: "Per parlare di società dello Stato che fanno concorrenza nel mercato, l'entrata di Fincantieri non ci ha aiutato molto, forse un pochino nel settore della Marina Militare ma non lo credo. In Italia esiste questo sistema dove l'azienda pubblica va a fare concorrenza al privato ed è una concorrenza iniqua. In passato esisteva anche il sistema Tirrenia". L'altro giudizio critico è stato riservato all'atteggiamento adottato dalla città di Genova e dal nostro Paese in generale verso il gruppo Msc. "Aponte fa solo quello che vuole. L'Italia è ai suoi piedi" le sue parole verso colui che a Bettolo fu suo socio e dal quale dovette separarsi per insuperabili divergenze nei piani di sviluppo e di gestione del terminal. Guardando al futuro un capitolo del suo racconto di vita è stato ovviamente dedicato ai nipoti Raffaele e Aldo, nuovi giovani timonieri del gruppo Finsea: "Ho 'rubato' a mio fratello i suoi due figli (io non ne ho avuti), due ragazzi di cui **vado** fierissimo. Uno si occupa di finanziario, l'altro si occupa di quello che facevo io. Ogni tanto quando me lo chiedono gli do qualche consulenza e stanno facendo delle belle cose. Hanno comprato una società di trasporti, poi l'agenzia Multi Marine Services, hanno creato la Multirush Forwarding Services e più recentemente la Sinalefi con Schenone". Fra le sue ultime avventure imprenditoriali ha infine voluto citare le attività nel business dei traghetti: "Avevo fatto la Blu Navy e poi la Tirrenia. Blu Navy è una bella realtà e fa dei bei risultati; hanno un'idea di sviluppo abbastanza importante per i prossimi anni e credo che andrà molto bene. Da Tirrenia invece siamo usciti non appena il fondo con cui eravamo entrati aveva deciso di vendere la sua quota a Onorato".

Shipping Italy

Savona, Vado

A margine della serata Luigi Negri ha risposto infine anche a una domanda di SHIPPING ITALY su chi sia un imprenditore dello shipping per il quale nutre stima e ammirazione e per quale ragione: "Giulio Schenone" è stata la risposta. "Per la sua voglia e determinazione di fare impresa e perchè è l'unico con cui una stretta di mano vale più di un contratto firmato. Una volta questo sarebbe stato normale, oggi non lo è più".

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

L'Accademia della Marina con il De Wave Group

Nella foto: Un'immagine di docenti e allievi dell'Accademia. **GENOVA** - Per migliorare ulteriormente le prospettive professionali degli allievi, la Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile ha annunciato la nuova partnership con De Wave Group, leader globale nell'allestimento degli interni di navi da crociera e yacht. L'azienda, specializzata in new building e refitting - dice il rapporto - rappresenta una grande opportunità per gli allievi che entreranno nella nuova classe del corso ITS "Shipmanager/Superintendent", il cui avviso di selezione si è chiuso il 30 novembre. La partnership con De Wave Group, tuttavia, non si fermerà alla formazione congiunta di alcuni degli studenti e al loro percorso di tirocinio. Nel corso della prossima primavera, infatti, verrà attivato un nuovo percorso formativo, sempre relativo alla stessa figura professionale, interamente dedicato all'azienda, che potrà così avere a disposizione - una volta selezionati gli Allievi, adeguatamente formati - l'ingresso di nuove forze nelle proprie unità operative. Il corso ITS "Shipmanager/Superintendent" attualmente promosso è stato rivolto a 22 partecipanti, di età compresa tra i 18 e i 29 anni, con cittadinanza europea o extra UE con regolare permesso di soggiorno. Di durata biennale, il corso prevede un totale di 2000 ore, di cui 1300 di moduli didattici e altre 700 ore di stage. L'obiettivo del corso è quello di formare tecnici specializzati, dotati di competenze sistemistiche, che siano in grado di assumere il ruolo di responsabili per attività a carattere complesso sia in cantiere che in esercizio. Al termine del biennio, il corsista che abbia frequentato almeno l'80% del monte ore biennale e che sia stato valutato positivamente dai docenti del corso, dal coordinatore e dal tutor, potrà sostenere l'esame finale conseguendo il titolo di: "Tecnico Superiore per la produzione e manutenzione dei mezzi di trasporto e/o relative infrastrutture" con rilascio di diploma statale al 5° livello EQF, ai sensi del DPCM 25.01.2008. "Il mondo della navalmeccanica ha bisogno di tanti nuovi tecnici, formati per le sfide contemporanee, che possano e sappiano creare valore aggiunto a tutto il settore". Spiega Riccardo Pompili, ceo di De Wave Group. "Per raggiungere risultati sempre più ambiziosi poniamo attenzione alla valorizzazione delle persone e delle loro competenze, fattori chiave per la crescita del nostro business e per l'evoluzione del nostro Gruppo" ha dichiarato Marco D'Alessandro, hr director De Wave Group.



Nella foto: Un'immagine di docenti e allievi dell'Accademia. GENOVA - Per migliorare ulteriormente le prospettive professionali degli allievi, la Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile ha annunciato la nuova partnership con De Wave Group, leader globale nell'allestimento degli interni di navi da crociera e yacht. L'azienda, specializzata in new building e refitting - dice il rapporto - rappresenta una grande opportunità per gli allievi che entreranno nella nuova classe del corso ITS "Shipmanager/Superintendent", il cui avviso di selezione si è chiuso il 30 novembre. La partnership con De Wave Group, tuttavia, non si fermerà alla formazione congiunta di alcuni degli studenti e al loro percorso di tirocinio. Nel corso della prossima primavera, infatti, verrà attivato un nuovo percorso formativo, sempre relativo alla stessa figura professionale, interamente dedicato all'azienda, che potrà così avere a disposizione - una volta selezionati gli Allievi, adeguatamente formati - l'ingresso di nuove forze nelle proprie unità operative. Il corso ITS "Shipmanager/Superintendent" attualmente promosso è stato rivolto a 22 partecipanti, di età compresa tra i 18 e i 29 anni, con cittadinanza europea o extra UE con regolare permesso di soggiorno. Di durata biennale, il corso prevede un totale di 2000 ore, di cui 1300 di moduli didattici e altre 700 ore di stage. L'obiettivo del corso è quello di formare tecnici specializzati, dotati di competenze sistemistiche, che siano in grado di assumere il ruolo di responsabili per attività a carattere complesso sia in cantiere che in esercizio. Al termine del biennio, il corsista che abbia frequentato almeno l'80% del monte ore biennale e che sia stato valutato positivamente dai docenti del corso, dal coordinatore e dal tutor, potrà sostenere l'esame finale conseguendo il titolo di: "Tecnico Superiore per la produzione e manutenzione dei mezzi di trasporto e/o relative infrastrutture" con rilascio di diploma statale al 5° livello EQF, ai sensi del DPCM 25.01.2008. "Il mondo della navalmeccanica ha bisogno di tanti nuovi tecnici, formati per le sfide

Ship Mag

Genova, Voltri

Bucci: "La riforma dei porti deve portare a un sistema snello a maggioranza pubblica"

"Io presidente dello scalo di **Genova**? Fino al 2027 sarò sindaco, poi non mi vedrete in giro in barca" **Genova** - "La riforma portuale? Vorrei avere un sistema snello, efficace e veloce. Come dovrà essere la governance dei porti non tocca a me dirlo, ma deve essere pubblica. Va bene una presenza dei privati ma la maggioranza deve essere pubblica". Lo ha detto il sindaco di **Genova** Marco Bucci parlando a margine del forum Shipping & intermodal transport intitolato 'Nuovi orizzonti : come geopolitica e riforme cambieranno shipping e porti' organizzato dal Secolo XIX. " Vorrei soprattutto un porto snello, veloce ed efficace, come vorrei lo fosse qualsiasi sistema pubblico - ha detto Bucci -. Snello vuol dire che la burocrazia deve essere ridotta al minimo, veloce che i tempi decisionali devono essere brevi perché il mondo va veloce, ed efficace perché le ricadute sul territorio devono essere importanti". E se l'ipotesi dovesse essere una spa per la gestione, il Comune sarebbe pronto a entrare: "Il Comune deve essere dentro questo discorso, perché il porto fa parte della città e la città fa parte del porto e devono lavorare insieme". Alla domanda "sarà lei il prossimo presidente del porto?" Bucci, attuale commissario alla diga foranea, ha risposto: "Ho promesso ai genovesi di fare il sindaco fino al 2027, e fino ad allora farò il sindaco. Poi, sicuramente non mi vedrete in giro in barca".



Piacenza: "Entro aprile posizionato il primo cassone della diga di Genova"

05 Dicembre 2023 Redazione Lo ha annunciato il commissario dell'AdSP di Genova e Savona Genova - "Abbiamo chiuso la conferenza dei servizi 2 settimane fa: i cassoni saranno realizzati a Vado Ligure e il primo sarà posizionato nel mese di aprile": Lo ha annunciato il commissario dell'AdSP di Genova e Savona, Paolo Piacenza, a proposito della nuova diga foranea. "I lavori stanno andando avanti speditamente, a Vado sono già iniziati i lavori di costruzione dei 4 cassoni di protezione". Piacenza è intervenuto al Forum dello Shipping, all'Acquario di Genova.

Ship Mag

Piacenza: "Entro aprile posizionato il primo cassone della diga di Genova"



12/05/2023 21:42

05 Dicembre 2023 Redazione Lo ha annunciato il commissario dell'AdSP di Genova e Savona Genova - "Abbiamo chiuso la conferenza dei servizi 2 settimane fa: i cassoni saranno realizzati a Vado Ligure e il primo sarà posizionato nel mese di aprile": Lo ha annunciato il commissario dell'AdSP di Genova e Savona, Paolo Piacenza, a proposito della nuova diga foranea. "I lavori stanno andando avanti speditamente, a Vado sono già iniziati i lavori di costruzione dei 4 cassoni di protezione". Piacenza è intervenuto al Forum dello Shipping, all'Acquario di Genova.

Cronaca di Ravenna

Ravenna

CGIL. L'occupazione tiene, ma i precari sono in crescita

Presentato l'osservatorio economico dell'Ires. La provincia di Ravenna in termini di occupazione, esportazioni, popolazione e attività economiche ieri mattina a Ravenna, nella sala convegni dell'Autorità di sistema portuale, è stato presentato il rapporto "Osservatorio economia e lavoro in provincia di Ravenna" a cura di Ires Emilia Romagna (Istituto ricerche economiche sociali). All'illustrazione dei dati oggetto della ricerca, a cura di Fabjola Kodra, è seguita una tavola rotonda alla quale sono intervenuti Giuliano Guietti, presidente Ires Emilia Romagna, Giorgio Guberti, presidente della Camera di commercio di Ravenna-Ferrara, **Daniele Rossi**, presidente di **AdSP Mare Adriatico centro-settentrionale**, e Marinella Melandri, segretaria generale della Cgil Ravenna. La tavola rotonda è stata coordinata da Carmelo Domini, vicedirettore del Corriere Romagna. Nel corso del dibattito sono emerse diverse esigenze per il futuro del territorio, a partire dalla necessità di ottenere velocemente il riconoscimento di zona logistica semplificata. È stata inoltre ribadita l'importanza degli investimenti in atto, soprattutto per l'area portuale in termini di infrastrutture, adeguamento tecnologico e conversione energetica. Marinella Melandri si è soffermata sul tema dell'occupazione che negli ultimi anni è divenuta ancora più fragile. «Il territorio ha bisogno di un'occupazione di qualità - ha detto -. Le disuguaglianze sociali crescono soprattutto a scapito dei giovani e delle donne. A fragilità si sommano ulteriori fragilità, per cui bisogna invertire la rotta. Siamo in un momento di profonda trasformazione, anche sotto il profilo produttivo, e dobbiamo cogliere le opportunità che si presenteranno. L'appuntamento odierno è utile per confrontarci e capire quali sono le strade che possiamo intraprendere. Il nostro territorio ha grandi potenzialità. Esistono competenze e sono in programma investimenti infrastrutturali che possono farci fare un salto di qualità, partendo dall'aumento della base occupazionale del nostro territorio». L'OSSERVATORIO IN SINTESI L'Osservatorio ha illustrato i dati inerenti agli aspetti economici, sociali e demografici del territorio provinciale. Nell'ultimo anno la popolazione di Ravenna è lievemente cresciuta (+353 unità). Si tratta di un timido incremento registrato per il secondo anno consecutivo, che segue un decennio di decrementi, seppur lievi del numero di residenti. Al 1° gennaio 2023 gli stranieri residenti a Ravenna ammontano a 48.378, pari al 12,5% del totale della popolazione (in linea con l'incidenza regionale 12,8%). La stragrande maggioranza si concentra nel comune di Ravenna (18.519 residenti). I paesi di provenienza sono per quasi la metà europei. L'età media degli stranieri (36,7), seppur più contenuta di quella degli italiani (età media totale della popolazione a Ravenna 47,8) è in aumento anch'essa. Ravenna si trova all'interno del bacino idrografico della pianura padana e si affaccia sul **mare adriatico**. Il territorio viene attraversato da intensi volumi di traffico



12/05/2023 07:41

Presentato l'osservatorio economico dell'Ires. La provincia di Ravenna in termini di occupazione, esportazioni, popolazione e attività economiche ieri mattina a Ravenna, nella sala convegni dell'Autorità di sistema portuale, è stato presentato il rapporto "Osservatorio economia e lavoro in provincia di Ravenna" a cura di Ires Emilia Romagna (Istituto ricerche economiche sociali). All'illustrazione dei dati oggetto della ricerca, a cura di Fabjola Kodra, è seguita una tavola rotonda alla quale sono intervenuti Giuliano Guietti, presidente Ires Emilia Romagna, Giorgio Guberti, presidente della Camera di commercio di Ravenna-Ferrara, Daniele Rossi, presidente di AdSP Mare Adriatico centro-settentrionale, e Marinella Melandri, segretaria generale della Cgil Ravenna. La tavola rotonda è stata coordinata da Carmelo Domini, vicedirettore del Corriere Romagna. Nel corso del dibattito sono emerse diverse esigenze per il futuro del territorio, a partire dalla necessità di ottenere velocemente il riconoscimento di zona logistica semplificata. È stata inoltre ribadita l'importanza degli investimenti in atto, soprattutto per l'area portuale in termini di infrastrutture, adeguamento tecnologico e conversione energetica. Marinella Melandri si è soffermata sul tema dell'occupazione che negli ultimi anni è divenuta ancora più fragile. «Il territorio ha bisogno di un'occupazione di qualità - ha detto -. Le disuguaglianze sociali crescono soprattutto a scapito dei giovani e delle donne. A fragilità si sommano ulteriori fragilità, per cui bisogna invertire la rotta. Siamo in un momento di profonda trasformazione, anche sotto il profilo produttivo, e dobbiamo cogliere le opportunità che si presenteranno. L'appuntamento odierno è utile per confrontarci e capire quali sono le strade che possiamo intraprendere. Il nostro territorio ha grandi potenzialità. Esistono competenze e sono in programma investimenti infrastrutturali che possono farci fare un salto di qualità, partendo dall'aumento della base occupazionale del nostro territorio». L'OSSERVATORIO IN SINTESI L'Osservatorio ha illustrato i dati inerenti

Cronaca di Ravenna

Ravenna

via terra e via **mare**, e rappresenta un nodo strategico per l'approvvigionamento di tutta la regione. Il porto ha registrato nel 2022 un record storico di movimentazioni di merci e passeggeri; nel 2023, invece si registra un calo importante rispetto all'anno precedente.

IL SUOLO E IL RISCHIO IDROGEOLOGICO La provincia di Ravenna presenta una percentuale di suolo consumato (10,2%) superiore a quella media regionale (8,9%). In fase post-pandemica, lo sblocco della situazione economica e produttiva ha dato il via a una fase intensa di progettazione e messa in opera di progetti, sia pubblici che privati. L'incidenza del rischio franoso nella provincia di Ravenna è abbastanza limitata rispetto al complessivo panorama regionale e riguarda inoltre comuni. Il territorio dei 18 comuni è particolarmente interessato invece dal rischio idraulico. Questo è dovuto a conformazioni specifiche del territorio e all'attività dell'uomo. A Ravenna ricade in HPH (Alta probabilità di allagamento) il 22,2% del territorio, in media probabilità il 79,9% e in bassa probabilità l'80%: sostanzialmente quasi il 100% del territorio di Ravenna provincia è a rischio basso, medio o alto di allagamento. L'intera regione nel biennio 2021-2022 è stata interessata da una severa siccità che, assieme ad altre cause (naturali e artificiali) ha determinato l'incapacità del suolo di Ravenna (e non solo) di assorbire il quantitativo di pioggia caduta nel mese di maggio.

LA PRODUZIONE E LE ATTIVITÀ ECONOMICHE L'esplosione della produzione e la ripresa delle attività economiche conosciute nel post-pandemia sono destinate a rallentare: in termini di valore aggiunto, la crescita in Emilia-Romagna è stimata per il 2023 pari a +0,8% e per la provincia di Ravenna la stima è ancora inferiore (+0,3%): è evidente l'effetto negativo degli eventi meteorologici di maggio. Anche nel 2024 la crescita del valore aggiunto dovrebbe assestarsi su valori simili al 2023 (+0,4% al momento la stima). Sono ancora il settore delle costruzioni e dei servizi a trainare l'economia in regione così come in provincia di Ravenna. Il settore dell'agricoltura, incerto per definizione, nel 2023 registra un calo del 5,4% in provincia: si tratta del naturale riflesso dell'alluvione avvenuta in maggio; tuttavia, il settore, guardando alla serie storica, registra un andamento fortemente mutevole. Nel 2021 e nel 2022 per la prima volta assistiamo ad un aumento del numero di imprese attive, a Ravenna come nel resto della regione, dopo un decennio di decrescita. L'incremento del numero di imprese attive a Ravenna è da attribuirsi sia ad imprese artigiane che non artigiane, in prevalenza a quelle artigiane. Il settore che ha contribuito maggiormente all'incremento dell'ultimo biennio è quello delle costruzioni (totale industria 199, di cui 187 costruzioni).

UN SECONDO SHOCK PER IL TURISMO Nel comparto turistico dopo lo shock del 2020, si registra un ulteriore trauma causato dall'alluvione: i dati registrati nei mesi estivi in corrispondenza delle voci di arrivi e presenze risultano inferiori sia rispetto al 2019, sia rispetto al 2022. Le variazioni totali del periodo gennaio-settembre 2023 rispetto all'anno precedente ammontano a +0,2% per quanto riguarda gli arrivi, e a -0,9% per quanto riguarda le presenze, si tratta nel complesso sì di variazioni negative, ma in una certa misura contenute per effetto di un importante recupero del turismo nei mesi invernali.

L'OCCUPAZIONE Nella provincia di Ravenna il numero di occupati nel 2022 ammonta a 172.445 persone, dato in crescita di 762 unità rispetto all'anno precedente (+0,4%),

Cronaca di Ravenna

Ravenna

in continuità, seppur in modo più contenuto, con quanto già registrato nel 2021. Il calo dell'occupazione che ha caratterizzato il 2020 ha aumentato le fila degli inattivi e dei disoccupati. Nel 2021 e 2022 parte dei disoccupati ha trovato un'occupazione, ma i livelli restano ancora superiori a quelli registrati nel 2019. Per quanto riguarda gli inattivi, nel 2020 si registra un aumento del 7%, ma già l'anno successivo il dato è in forte calo, abbastanza, da portare il numero delle non forze di lavoro al di sotto del livello registrato nel 2019; il calo viene ulteriormente riconfermato nel 2022 quando si registra un'ulteriore contrazione di 306 persone. I dipendenti dei settori dell'agricoltura e della selvicoltura e della pesca, assieme ai dipendenti del settore del commercio, alberghi e ristoranti, conoscono, nell'ultimo anno, un calo di oltre 2700 unità lavorative. Si registra un incremento del numero di occupati importante nel comparto delle costruzioni (+2.336) e dei servizi (+947). Utilizzando uno studio sugli indicatori complementari del mercato del lavoro della Fondazione di Vittorio è possibile affermare che la variazione positiva del numero di occupati e occupate riguarda soprattutto l'area del cosiddetto "disagio occupazionale": infatti nel 2022 aumentano gli occupati a tempo determinato involontario (+17,9%), gli occupati a part-time involontario (+2,8%) e quelli contemporaneamente a tempo parziale e determinato involontario (+11,3%). Se non si tenesse conto dell'occupazione che rientra nell'Area di Disagio Occupazionale, nel 2022 la provincia di Ravenna registrerebbe un'occupazione minore rispetto a quella registrata nel 2021 del -2,8%. L'occupazione, insomma, aumenta, ma a questo dato non si accompagna quello sulla qualità del lavoro. **LE RETRIBUZIONI** La retribuzione media giornaliera a Ravenna, con esclusione del settore agricolo e dei settori del pubblico, è stata nel 2022 pari a 92,7 e si posiziona al di sotto della media regionale che ammonta a 98,6. Altri divari si registrano in corrispondenza della qualifica professionale, del genere, della tipologia contrattuale, dell'età, e della presenza di tempo parziale. In base ai dati delle ultime dichiarazioni Irpef, relative all'anno di imposta 2021 (dichiarazioni del 2022), la provincia di Ravenna presenta un reddito imponibile medio annuo di 22.074 euro. Rispetto alla media regionale si posiziona al di sotto del reddito medio imponibile annuo pro-capite (23.686,42 euro), ma si conferma la provincia della Romagna a detenere i redditi più alti. Il reddito medio imponibile dell'anno di imposta 2021 risulta in aumento rispetto all'anno precedente del +4%. © copyright la Cronaca di Ravenna.

Osservatorio Ires: cresce la popolazione ravennate, ma 100% del territorio a rischio idrogeologico

Lo studio dell'Istituto ricerche economiche sociali dell'Emilia Romagna fornisce un quadro della provincia in termini di occupazione, esportazioni, popolazione e attività economiche. Pesante il lascito dell'alluvione. Martedì mattina a Ravenna, nella sala convegni dell'Autorità di sistema portuale, è stato presentato il rapporto "Osservatorio economia e lavoro in provincia di Ravenna" a cura di Ires Emilia Romagna (Istituto ricerche economiche sociali). All'illustrazione dei dati oggetto della ricerca, a cura di Fabjola Kodra, è seguita una tavola rotonda alla quale sono intervenuti Giuliano Guietti, presidente Ires Emilia Romagna, Giorgio Guberti, presidente della Camera di Commercio di Ravenna-Ferrara, Daniele Rossi, presidente di AdSP Mare Adriatico centro-settentrionale, e Marinella Melandri, segretaria generale della Cgil Ravenna. La tavola rotonda è stata coordinata da Carmelo Domini, vicedirettore del Corriere Romagna. Nel corso del dibattito sono emerse diverse esigenze per il futuro del territorio, a partire dalla necessità di ottenere velocemente il riconoscimento di zona logistica semplificata. È stata inoltre ribadita l'importanza degli investimenti in atto, soprattutto per l'area portuale in termini di infrastrutture, adeguamento tecnologico e conversione energetica. Melandri si è soffermata sul tema dell'occupazione che negli ultimi anni è divenuta ancora più fragile. "Il territorio ha bisogno di un'occupazione di qualità - ha detto -. Le disuguaglianze sociali crescono soprattutto a scapito dei giovani e delle donne. A fragilità si sommano ulteriori fragilità, per cui bisogna invertire la rotta. Siamo in un momento di profonda trasformazione, anche sotto il profilo produttivo, e dobbiamo cogliere le opportunità che si presenteranno. L'appuntamento odierno è utile per confrontarci e capire quali sono le strade che possiamo intraprendere. Il nostro territorio ha grandi potenzialità. Esistono competenze e sono in programma investimenti infrastrutturali che possono farci fare un salto di qualità, partendo dall'aumento della base occupazionale del nostro territorio". Ravenna si trova all'interno del bacino idrografico della pianura padana e si affaccia sul mare adriatico. Il territorio viene attraversato da intensi volumi di traffico via terra e via mare, e rappresenta un nodo strategico per l'approvvigionamento di tutta la regione. Il porto ha registrato nel 2022 un record storico di movimentazioni di merci e passeggeri; nel 2023, invece si registra un calo importante rispetto all'anno precedente. A Ravenna ricade in HPH (Alta probabilità di allagamento) il 22,2% del territorio, in media probabilità il 79,9% e in bassa probabilità l'80%: sostanzialmente quasi il 100% del territorio di Ravenna provincia è a rischio basso, medio o alto di allagamento. L'intera regione nel biennio 2021-2022 è stata interessata da una severa siccità che, assieme ad altre cause (naturali e artificiali) ha determinato l'incapacità del suolo di Ravenna (e non solo) di assorbire il quantitativo di pioggia caduta nel mese di maggio.



Lo studio dell'Istituto ricerche economiche sociali dell'Emilia Romagna fornisce un quadro della provincia in termini di occupazione, esportazioni, popolazione e attività economiche. Pesante il lascito dell'alluvione. Martedì mattina a Ravenna, nella sala convegni dell'Autorità di sistema portuale, è stato presentato il rapporto "Osservatorio economia e lavoro in provincia di Ravenna" a cura di Ires Emilia Romagna (Istituto ricerche economiche sociali). All'illustrazione dei dati oggetto della ricerca, a cura di Fabjola Kodra, è seguita una tavola rotonda alla quale sono intervenuti Giuliano Guietti, presidente Ires Emilia Romagna, Giorgio Guberti, presidente della Camera di Commercio di Ravenna-Ferrara, Daniele Rossi, presidente di AdSP Mare Adriatico centro-settentrionale, e Marinella Melandri, segretaria generale della Cgil Ravenna. La tavola rotonda è stata coordinata da Carmelo Domini, vicedirettore del Corriere Romagna. Nel corso del dibattito sono emerse diverse esigenze per il futuro del territorio, a partire dalla necessità di ottenere velocemente il riconoscimento di zona logistica semplificata. È stata inoltre ribadita l'importanza degli investimenti in atto, soprattutto per l'area portuale in termini di infrastrutture, adeguamento tecnologico e conversione energetica. Melandri si è soffermata sul tema dell'occupazione che negli ultimi anni è divenuta ancora più fragile. "Il territorio ha bisogno di un'occupazione di qualità - ha detto -. Le disuguaglianze sociali crescono soprattutto a scapito dei giovani e delle donne. A fragilità si sommano ulteriori fragilità, per cui bisogna invertire la rotta. Siamo in un momento di profonda trasformazione, anche sotto il profilo produttivo, e dobbiamo cogliere le opportunità che si presenteranno. L'appuntamento odierno è utile per confrontarci e capire quali sono le strade che possiamo intraprendere. Il nostro territorio ha grandi potenzialità. Esistono competenze e sono in programma investimenti infrastrutturali che possono farci fare un salto di qualità, partendo dall'aumento della base occupazionale del nostro territorio". Ravenna si trova all'interno del bacino idrografico della pianura padana e si affaccia sul mare adriatico. Il territorio viene attraversato da intensi volumi di traffico via terra e via mare, e rappresenta un nodo strategico per l'approvvigionamento di tutta la regione. Il porto ha registrato nel 2022 un record storico di movimentazioni di merci e passeggeri; nel 2023, invece si registra un calo importante rispetto all'anno precedente. A Ravenna ricade in HPH (Alta probabilità di allagamento) il 22,2% del territorio, in media probabilità il 79,9% e in bassa probabilità l'80%: sostanzialmente quasi il 100% del territorio di Ravenna provincia è a rischio basso, medio o alto di allagamento. L'intera regione nel biennio 2021-2022 è stata interessata da una severa siccità che, assieme ad altre cause (naturali e artificiali) ha determinato l'incapacità del suolo di Ravenna (e non solo) di assorbire il quantitativo di pioggia caduta nel mese di maggio.

Ravenna Today

Ravenna

Nel 2021 e nel 2022 per la prima volta assistiamo ad un aumento del numero di imprese attive, a Ravenna come nel resto della regione, dopo un decennio di decrescita. L'incremento del numero di imprese attive a Ravenna è da attribuirsi sia ad imprese artigiane che non artigiane, in prevalenza a quelle artigiane. Il settore che ha contribuito maggiormente all'incremento dell'ultimo biennio è quello delle costruzioni (totale industria 199, di cui 187 costruzioni). Utilizzando uno studio sugli indicatori complementari del mercato del lavoro della Fondazione di Vittorio è possibile affermare che la variazione positiva del numero di occupati e occupate riguarda soprattutto l'area del cosiddetto "disagio occupazionale": infatti nel 2022 aumentano gli occupati a tempo determinato involontario (+17,9%), gli occupati a part-time involontario (+2,8%) e quelli contemporaneamente a tempo parziale e determinato involontario (+11,3%). Se non si tenesse conto dell'occupazione che rientra nell'Area di Disagio Occupazionale, nel 2022 la provincia di Ravenna registrerebbe un'occupazione minore rispetto a quella registrata nel 2021 del -2,8%. L'occupazione, insomma, aumenta, ma a questo dato non si accompagna quello sulla qualità del lavoro.

Risveglio Duemila

Ravenna

Osservatorio Ires, a Ravenna l'economia frena. L'alluvione pesa soprattutto sul turismo

L'Osservatorio ha illustrato i dati inerenti agli aspetti economici, sociali e demografici del territorio provinciale. È stato illustrato ieri alla sede dell'Autorità Portuale "Osservatorio economia e lavoro in provincia di Ravenna": è stata presentata ieri mattina nella sede di Autorità Portuale la ricerca a cura di Ires Emilia Romagna (Istituto ricerche economiche sociali). All'illustrazione dei dati oggetto della ricerca, a cura di Fabjola Kodra, è seguita una tavola rotonda alla quale sono intervenuti Giuliano Guietti, presidente Ires Emilia Romagna Giorgio Guberti, presidente della Camera di Commercio di Ravenna-Ferrara, **Daniele Rossi**, presidente di **AdSP Mare Adriatico centro-settentrionale**, e Marinella Melandri, segretaria generale della Cgil Ravenna.

Nel corso del dibattito sono emerse diverse esigenze per il futuro del territorio, a partire dalla necessità di ottenere velocemente il riconoscimento di zona logistica semplificata. È stata inoltre ribadita l'importanza degli investimenti in atto, soprattutto per l'area portuale in termini di infrastrutture, adeguamento tecnologico e conversione energetica. L'Osservatorio ha illustrato i dati inerenti agli aspetti economici, sociali e demografici del territorio provinciale. Lieve crescita della popolazione Nell'ultimo anno la popolazione di Ravenna è lievemente cresciuta (+353 unità). Si tratta di un timido incremento registrato per il secondo anno consecutivo, che segue un decennio di decrementi, seppur lievi del numero di residenti. Al 1° gennaio 2023 gli stranieri residenti a Ravenna ammontano a 48.378, pari al 12,5% del totale della popolazione (in linea con l'incidenza regionale 12,8%). La stragrande maggioranza si concentra nel comune di Ravenna (18.519 residenti). I paesi di provenienza sono per quasi la metà europei. L'età media degli stranieri (36,7), seppur più contenuta di quella degli italiani (età media totale della popolazione a Ravenna 47,8) è in aumento anch'essa. Il porto ha registrato nel 2022 un record storico di movimentazioni di merci e passeggeri; nel 2023, invece si registra un calo importante rispetto all'anno precedente. Il suolo e il rischio idrogeologico La provincia di Ravenna presenta una percentuale di suolo consumato (10,2%) superiore a quella media regionale (8,9%). In fase post-pandemica, lo sblocco della situazione economica e produttiva ha dato il via a una fase intensa di progettazione e messa in opera di progetti, sia pubblici che privati. L'incidenza del rischio franoso nella provincia di Ravenna è abbastanza limitata rispetto al complessivo panorama regionale e riguarda inoltre comuni. Il territorio dei 18 comuni è particolarmente interessato invece dal rischio idraulico. Questo è dovuto a conformazioni specifiche del territorio e all'attività dell'uomo. A Ravenna ricade in Hph (Alta probabilità di allagamento) il 22,2% del territorio, in media probabilità il 79,9% e in bassa probabilità l'80%: sostanzialmente quasi il 100% del territorio di Ravenna provincia è a rischio basso, medio o alto di allagamento. L'intera



L'Osservatorio ha illustrato i dati inerenti agli aspetti economici, sociali e demografici del territorio provinciale. È stato illustrato ieri alla sede dell'Autorità Portuale "Osservatorio economia e lavoro in provincia di Ravenna": è stata presentata ieri mattina nella sede di Autorità Portuale la ricerca a cura di Ires Emilia Romagna (Istituto ricerche economiche sociali). All'illustrazione dei dati oggetto della ricerca, a cura di Fabjola Kodra, è seguita una tavola rotonda alla quale sono intervenuti Giuliano Guietti, presidente Ires Emilia Romagna Giorgio Guberti, presidente della Camera di Commercio di Ravenna-Ferrara, Daniele Rossi, presidente di AdSP Mare Adriatico centro-settentrionale, e Marinella Melandri, segretaria generale della Cgil Ravenna. Nel corso del dibattito sono emerse diverse esigenze per il futuro del territorio, a partire dalla necessità di ottenere velocemente il riconoscimento di zona logistica semplificata. È stata inoltre ribadita l'importanza degli investimenti in atto, soprattutto per l'area portuale in termini di infrastrutture, adeguamento tecnologico e conversione energetica. L'Osservatorio ha illustrato i dati inerenti agli aspetti economici, sociali e demografici del territorio provinciale. Lieve crescita della popolazione Nell'ultimo anno la popolazione di Ravenna è lievemente cresciuta (+353 unità). Si tratta di un timido incremento registrato per il secondo anno consecutivo, che segue un decennio di decrementi, seppur lievi del numero di residenti. Al 1° gennaio 2023 gli stranieri residenti a Ravenna ammontano a 48.378, pari al 12,5% del totale della popolazione (in linea con l'incidenza regionale 12,8%). La stragrande maggioranza si concentra nel comune di Ravenna (18.519 residenti). I paesi di provenienza sono per quasi la metà europei. L'età media degli stranieri (36,7), seppur più contenuta di quella degli italiani (età media totale della popolazione a Ravenna 47,8) è in aumento anch'essa. Il porto ha registrato nel 2022 un record storico di movimentazioni di

Risveglio Duemila

Ravenna

regione nel biennio 2021-2022 è stata interessata da una severa siccità che, assieme ad altre cause (naturali e artificiali) ha determinato l'incapacità del suolo di Ravenna (e non solo) di assorbire il quantitativo di pioggia caduta nel mese di maggio. La produzione e le attività economiche L'esplosione della produzione e la ripresa delle attività economiche conosciute nel post-pandemia sono destinate a rallentare : in termini di valore aggiunto, la crescita in Emilia-Romagna è stimata per il 2023 pari a +0,8% e per la provincia di Ravenna la stima è ancora inferiore (+0,3%) : è evidente l'effetto negativo degli eventi metereologici di maggio. Anche nel 2024 la crescita del valore aggiunto dovrebbe assestarsi su valori simili al 2023 (+0,4% al momento la stima). Sono ancora il settore delle costruzioni e dei servizi a trainare l'economia in regione così come in provincia di Ravenna. Il settore dell' agricoltura, incerto per definizione, nel 2023 registra un calo del 5,4% in provincia : si tratta del naturale riflesso dell'alluvione avvenuta in maggio; tuttavia, il settore, guardando alla serie storica, registra un andamento fortemente mutevole. Nel 2021 e nel 2022 per la prima volta assistiamo ad un aumento del numero di imprese attive , a Ravenna come nel resto della regione, dopo un decennio di decrescita. L'incremento del numero di imprese attive a Ravenna è da attribuirsi sia ad imprese artigiane che non artigiane, in prevalenza a quelle artigiane. Il settore che ha contribuito maggiormente all'incremento dell'ultimo biennio è quello delle costruzioni (totale industria 199, di cui 187 costruzioni). Un secondo shock per il turismo Nel comparto turistico dopo lo shock del 2020, si registra un ulteriore trauma causato dall'alluvione: i dati registrati nei mesi estivi in corrispondenza delle voci di arrivi e presenze risultano inferiori sia rispetto al 2019, sia rispetto al 2022. Le variazioni totali del periodo gennaio-settembre 2023 rispetto all'anno precedente ammontano a +0,2% per quanto riguarda gli arrivi, e a -0,9% per quanto riguarda le presenze , si tratta nel complesso sì di variazioni negative, ma in una certa misura contenute per effetto di un importante recupero del turismo nei mesi invernali. L'occupazione Nella provincia di Ravenna il numero di occupati nel 2022 ammonta a 172.445 persone, dato in crescita di 762 unità rispetto all'anno precedente (+0,4%), in continuità, seppur in modo più contenuto, con quanto già registrato nel 2021. Il calo dell'occupazione che ha caratterizzato il 2020 ha aumentato le fila degli inattivi e dei disoccupati. Nel 2021 e 2022 parte dei disoccupati ha trovato un'occupazione, ma i livelli restano ancora superiori a quelli registrati nel 2019. Per quanto riguarda gli inattivi, nel 2020 si registra un aumento del 7%, ma già l'anno successivo il dato è in forte calo, abbastanza, da portare il numero delle non forze di lavoro al di sotto del livello registrato nel 2019 ; il calo viene ulteriormente riconfermato nel 2022 quando si registra un'ulteriore contrazione di 306 persone. I dipendenti dei settori dell'agricoltura e della selvicoltura e della pesca, assieme ai dipendenti del settore del commercio, alberghi e ristoranti, conoscono, nell'ultimo anno, un calo di oltre 2700 unità lavorative. Si registra un incremento del numero di occupati importante nel comparto delle costruzioni (+2.336) e dei servizi (+947). Utilizzando uno studio sugli indicatori complementari del mercato del lavoro della Fondazione di Vittorio è possibile affermare che la variazione positiva del numero di occupati e occupate riguarda

Risveglio Duemila

Ravenna

soprattutto l'area del cosiddetto "disagio occupazionale" : infatti nel 2022 aumentano gli occupati a tempo determinato involontario (+17,9%) gli occupati a part-time involontario (+2,8%) e quelli contemporaneamente a tempo parziale e determinato involontario (+11,3%). Se non si tenesse conto dell'occupazione che rientra nell'Area di Disagio Occupazionale, nel 2022 la provincia di Ravenna registrerebbe un'occupazione minore rispetto a quella registrata nel 2021 del -2,8%. L'occupazione, insomma, aumenta, ma a questo dato non si accompagna quello sulla qualità del lavoro. Le retribuzioni La retribuzione media giornaliera a Ravenna, con esclusione del settore agricolo e dei settori del pubblico, è stata nel 2022 pari a 92,7 e si posiziona al di sotto della media regionale che ammonta a 98,6. Altri divari si registrano in corrispondenza della qualifica professionale, del genere, della tipologia contrattuale, dell'età, e della presenza di tempo parziale. In base ai dati delle ultime dichiarazioni Irpef, relative all'anno di imposta 2021 (dichiarazioni del 2022), la provincia di Ravenna presenta un reddito imponibile medio annuo di 22.074 euro. Rispetto alla media regionale si posiziona al di sotto del reddito medio imponibile annuo pro-capite (23.686,42 euro), ma si conferma la provincia della Romagna a detenere i redditi più alti . Il reddito medio imponibile dell'anno di imposta 2021 risulta in aumento rispetto all'anno precedente del.

Livorno, lo stabilimento Solvay celebra il Safety Day 2023

Lo stabilimento Solvay di Livorno ha celebrato la giornata della "Sicurezza sui luoghi di lavoro". Livorno - "La sicurezza tradotta in un'esperienza" è il tema del Safety Day 2023 dello stabilimento Solvay all'interno dell'area portuale di Livorno. La giornata è stata dedicata alla "Sicurezza sui luoghi di lavoro", ed ha visto una forte partecipazione da parte dei dipendenti dello stabilimento e delle imprese esterne impegnate nel sito, alla presenza del sindaco Luca Salvetti, e dell'assessore comunale allo Sviluppo, Lavoro e Aziende, Gianfranco Simoncini. La giornata ha visto, in apertura, la presentazione dei risultati di sicurezza del gruppo Solvay e dello stabilimento, il direttore dello stabilimento, Stefano Trusendi ha tenuto a rimarcare "l'impegno sulla sicurezza da parte dell'azienda, quale aspetto fondamentale che deve coinvolgere tutti, ciascuno per il proprio ruolo e in qualsiasi luogo. An Nuyttens, presidente della Global Business Unit Silica, di cui fa parte il sito di Livorno, è intervenuto in un video messaggio per rafforzare l'attenzione sulla sicurezza, quale aspetto prioritario per l'azienda e di cui ciascun lavoratore deve esserne consapevole. Come testimonianza dell'integrazione del sito nel contesto locale, il sindaco Salvetti ha fatto sapere di apprezzare l'impegno dell'azienda a sviluppare giornate di confronto sul tema della sicurezza: "Lo stabilimento Solvay di Livorno è una consolidata realtà del tessuto produttivo locale" - ha detto Salvetti - "oggi impegnata anche nella realizzazione di un investimento innovativo e strategico, il progetto "Sorriso", che prevede la produzione di silice amorfa per il mercato di pneumatici prodotti dalla cenere di lolla di riso, materie prime naturali e rinnovabili. La giornata ha avuto come focus le sessioni formative e informative in cui si sono state sperimentate le tecniche del massaggio cardiaco, gli effetti dannosi di alcool e droghe sull'attenzione, si è parlato della capacità di interazione, della responsabilità e delle cause di infortunio sul lavoro.



Via formale al Marina di Livorno, il nuovo porto turistico da 600 posti barca

'Una questione rimasta bloccata per sedici anni e che ha raggiunto, adesso, il via formale del Comitato di gestione - La concessione verrà firmata nelle prossime settimane. LIVORNO - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha presentato formalmente al Comitato di gestione la delibera per il rilascio della concessione quarantennale sulla Marina del Mediceo, un'area che si estende per un totale di 119.600 metri quadrati, sino alle spalle della banchina 74 e dove sarà realizzato un moderno porto turistico con una potenzialità di 600 posti barca. Si sblocca così una questione rimasta ferma per sedici anni, specifica Palazzo Rosciano in una nota: "E' l'ultimo atto di una partita lunga e complessa iniziata sedici anni fa e che oggi si conclude con il via libera formale da parte del Comitato di Gestione. Dopo aver individuato, nel 2020, la società Porta a Mare S.p.A. quale soggetto idoneo cui destinare la concessione per la realizzazione dell'approdo turistico nell'ambito del Porto Mediceo e della Darsena Nuova, La predisposizione della delibera per il rilascio della concessione non è stata un atto meramente formale ma il punto di arrivo di un percorso difficile che in passato è rimasto più volte in stand by a causa soprattutto delle opposizioni dei circoli nautici, in parte superate dall'Authority alla fine del 2021 con lo storico accordo per la coesistenza tra il nascente porto turistico e la compagine della nautica residenziale livornese. Intesa strategica, quella siglata con i circoli nautici, che ha di fatto previsto il trasferimento delle imbarcazioni piccole e medie dal Mediceo alla Darsena Nuova, dando alle maggiori l'opzione di rimanere nel Mediceo a tariffe condivise. Le schermaglie giudiziarie con i circoli non hanno rappresentato l'unica difficoltà da superare. Nel corso di questi anni l'Ente ha anche dovuto perfezionare la procedura, inserendo all'interno della più ampia progettualità sulla realizzazione del Marina le aree retrostanti la banchina 74, per ulteriori 3.300 mq. Un atto procedurale innescato da una richiesta della società Porta a Mare che ha di fatto portato ad una revisione di tutto il progetto, con tanto di passaggio in Conferenza dei Servizi. Nel frattempo, l'Ente ha dovuto mettere mano alla revisione dei sotto accordi siglati nel 2007 con le istituzioni, a cominciare dalla Polmare e dalla Marina Militare, che avevano legittimi interessi su quelle aree. "Dopo anni di riunioni e confronti serrati arriviamo alla fine di una vicenda amministrativa lunga 16 anni" afferma soddisfatto il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, il quale sottolinea come stia finalmente per trovare attuazione l'accordo di programma per la realizzazione del Marina siglato presso la presidenza del Consiglio nel 2007. "Stamani, con il parere positivo del Comitato di Gestione alla delibera, formalizziamo di fatto la procedura per il rilascio effettivo della concessione " aggiunge, esprimendo forte soddisfazione "per i risultati di un lavoro complesso che ha richiesto parecchio impegno



Una questione rimasta bloccata per sedici anni e che ha raggiunto, adesso, il via formale del Comitato di gestione - La concessione verrà firmata nelle prossime settimane. LIVORNO - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha presentato formalmente al Comitato di gestione la delibera per il rilascio della concessione quarantennale sulla Marina del Mediceo, un'area che si estende per un totale di 119.600 metri quadrati, sino alle spalle della banchina 74 e dove sarà realizzato un moderno porto turistico con una potenzialità di 600 posti barca. Si sblocca così una questione rimasta ferma per sedici anni, specifica Palazzo Rosciano in una nota: "E' l'ultimo atto di una partita lunga e complessa iniziata sedici anni fa e che oggi si conclude con il via libera formale da parte del Comitato di Gestione. Dopo aver individuato, nel 2020, la società Porta a Mare S.p.A. quale soggetto idoneo cui destinare la concessione per la realizzazione dell'approdo turistico nell'ambito del Porto Mediceo e della Darsena Nuova, La predisposizione della delibera per il rilascio della concessione non è stata un atto meramente formale ma il punto di arrivo di un percorso difficile che in passato è rimasto più volte in stand by a causa soprattutto delle opposizioni dei circoli nautici, in parte superate dall'Authority alla fine del 2021 con lo storico accordo per la coesistenza tra il nascente porto turistico e la compagine della nautica residenziale livornese. Intesa strategica, quella siglata con i circoli nautici, che ha di fatto previsto il trasferimento delle imbarcazioni piccole e medie dal Mediceo alla Darsena Nuova, dando alle maggiori l'opzione di rimanere nel Mediceo a tariffe condivise. Le schermaglie giudiziarie con i circoli non hanno rappresentato l'unica difficoltà da superare. Nel corso di questi anni l'Ente ha anche dovuto perfezionare la procedura, inserendo all'interno della più ampia progettualità sulla realizzazione del Marina le aree retrostanti la banchina 74, per ulteriori 3.300 mq. Un atto procedurale

Corriere Marittimo

Livorno

da parte degli uffici dell'AdSP e una chiara condivisione di intenti tra soggetti pubblici e privati". Per il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli si tratta di uno step fondamentale per la valorizzazione del comparto della nautica da diporto livornese : "A questo atto ne seguiranno altri altrettanto importanti, tra i quali la realizzazione del canale navigabile dall'area di Porto a Mare sino alla Bellana, intervento di competenza dell'Authority per il quale è in fase di completamente la progettazione esecutiva". A margine del Comitato di Gestione, Paroli ha sottolineato che l'atto di concessione vero e proprio verrà firmato nelle prossime settimane.

Il Nautilus

Livorno

Livorno: arriva la svolta sul Marina del Mediceo

E' l'ultimo atto di una partita lunga e complessa iniziata sedici anni fa e che oggi si conclude con il via libera formale da parte del Comitato di Gestione. Dopo aver individuato, nel 2020, la società Porta a Mare S.p.A. quale soggetto idoneo cui destinare la concessione per la realizzazione dell'approdo turistico nell'ambito del Porto Mediceo e della Darsena Nuova, la Port Authority imprime una svolta all'avvio dei lavori del Marina. Lo fa presentando di fatto all'organo esecutivo di Palazzo Rosciano la delibera per il rilascio di una concessione quarantennale su un'area che adesso si estende sino alle spalle della banchina 74. In tutto, si tratta di 119.600 metri quadrati. Su di essi nascerà un moderno porto turistico con una potenzialità di 600 posti barca. La predisposizione della delibera per il rilascio della concessione non è stata un atto meramente formale ma il punto di arrivo di un percorso difficile che in passato è rimasto più volte in stand by a causa soprattutto delle opposizioni dei circoli nautici, in parte superate dall'Authority alla fine del 2021 con lo storico accordo per la coesistenza tra il nascente porto turistico e la compagine della nautica residenziale livornese. Intesa strategica, quella siglata con i circoli nautici, che ha di fatto previsto il trasferimento delle imbarcazioni piccole e medie dal Mediceo alla Darsena Nuova, dando alle maggiori l'opzione di rimanere nel Mediceo a tariffe condivise. Le schermaglie giudiziarie con i circoli non hanno rappresentato l'unica difficoltà da superare. Nel corso di questi anni l'Ente ha anche dovuto perfezionare la procedura, inserendo all'interno della più ampia progettualità sulla realizzazione del Marina le aree retrostanti la banchina 74, per ulteriori 3.300 mq. Un atto procedurale innescato da una richiesta della società Porta a Mare che ha di fatto portato ad una revisione di tutto il progetto, con tanto di passaggio in Conferenza dei Servizi. Nel frattempo, l'Ente ha dovuto mettere mano alla revisione dei sotto accordi siglati nel 2007 con le istituzioni, a cominciare dalla Polmare e dalla Marina Militare, che avevano legittimi interessi su quelle aree. "Dopo anni di riunioni e confronti serrati arriviamo alla fine di una vicenda amministrativa lunga 16 anni" afferma soddisfatto il presidente dell'AdSP, **Luciano Guerrieri**, il quale sottolinea come stia finalmente per trovare attuazione l'accordo di programma per la realizzazione del Marina siglato presso la presidenza del Consiglio nel 2007. "Stamani, con il parere positivo del Comitato di Gestione alla delibera, formalizziamo di fatto la procedura per il rilascio effettivo della concessione" aggiunge, esprimendo forte soddisfazione "per i risultati di un lavoro complesso che ha richiesto parecchio impegno da parte degli uffici dell'AdSP e una chiara condivisione di intenti tra soggetti pubblici e privati". Per il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli si tratta di uno step fondamentale per la valorizzazione del comparto della nautica da diporto livornese: "A questo atto



E' l'ultimo atto di una partita lunga e complessa iniziata sedici anni fa e che oggi si conclude con il via libera formale da parte del Comitato di Gestione. Dopo aver individuato, nel 2020, la società Porta a Mare S.p.A. quale soggetto idoneo cui destinare la concessione per la realizzazione dell'approdo turistico nell'ambito del Porto Mediceo e della Darsena Nuova, la Port Authority imprime una svolta all'avvio dei lavori del Marina. Lo fa presentando di fatto all'organo esecutivo di Palazzo Rosciano la delibera per il rilascio di una concessione quarantennale su un'area che adesso si estende sino alle spalle della banchina 74. In tutto, si tratta di 119.600 metri quadrati. Su di essi nascerà un moderno porto turistico con una potenzialità di 600 posti barca. La predisposizione della delibera per il rilascio della concessione non è stata un atto meramente formale ma il punto di arrivo di un percorso difficile che in passato è rimasto più volte in stand by a causa soprattutto delle opposizioni dei circoli nautici, in parte superate dall'Authority alla fine del 2021 con lo storico accordo per la coesistenza tra il nascente porto turistico e la compagine della nautica residenziale livornese. Intesa strategica, quella siglata con i circoli nautici, che ha di fatto previsto il trasferimento delle imbarcazioni piccole e medie dal Mediceo alla Darsena Nuova, dando alle maggiori l'opzione di rimanere nel Mediceo a tariffe condivise. Le schermaglie giudiziarie con i circoli non hanno rappresentato l'unica difficoltà da superare. Nel corso di questi anni l'Ente ha anche dovuto perfezionare la procedura, inserendo all'interno della più ampia progettualità sulla realizzazione del Marina le aree retrostanti la banchina 74, per ulteriori 3.300 mq. Un atto procedurale innescato da una richiesta della società Porta a Mare che ha di fatto portato ad una revisione di tutto il progetto, con tanto di passaggio in Conferenza dei Servizi. Nel frattempo, l'Ente ha dovuto mettere mano alla revisione dei sotto accordi siglati nel 2007 con le istituzioni, a cominciare dalla Polmare e dalla Marina Militare, che avevano legittimi interessi su quelle aree. "Dopo anni di riunioni e confronti serrati arriviamo alla fine di una vicenda amministrativa lunga 16 anni" afferma soddisfatto il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, il quale sottolinea come stia finalmente per trovare attuazione l'accordo di programma per la realizzazione del Marina siglato presso la presidenza del Consiglio nel 2007. "Stamani, con il parere positivo del Comitato di Gestione alla delibera, formalizziamo di fatto la procedura per il rilascio effettivo della concessione"

Il Nautilus

Livorno

ne seguiranno altri altrettanto importanti, tra i quali la realizzazione del canale navigabile dall'area di Porto a Mare sino alla Bellana, intervento di competenza dell'Authority per il quale è in fase di completamente la progettazione esecutiva". A margine del Comitato di Gestione, Paroli ha sottolineato che l'atto di concessione vero e proprio verrà firmato nelle prossime settimane.

Informatore Navale

Livorno

AdSP del Mar Tirreno Settentrionale - Livorno, arriva la svolta sul Marina del Mediceo

È l'ultimo atto di una partita lunga e complessa iniziata sedici anni fa e che oggi si conclude con il via libera formale da parte del Comitato di Gestione. Dopo aver individuato, nel 2020, la società Porta a Mare S.p.A. quale soggetto idoneo cui destinare la concessione per la realizzazione dell'approdo turistico nell'ambito del Porto Mediceo e della Darsena Nuova, la Port Authority imprime una svolta all'avvio dei lavori del Marina Lo fa presentando di fatto all'organo esecutivo di Palazzo Rosciano la delibera per il rilascio di una concessione quarantennale su un'area che adesso si estende sino alle spalle della banchina 74. In tutto, si tratta di 119.600 metri quadrati. Su di essi nascerà un moderno porto turistico con una potenzialità di 600 posti barca. La predisposizione della delibera per il rilascio della concessione non è stata un atto meramente formale ma il punto di arrivo di un percorso difficile che in passato è rimasto più volte in stand by a causa soprattutto delle opposizioni dei circoli nautici, in parte superate dall'Authority alla fine del 2021 con lo storico accordo per la coesistenza tra il nascente porto turistico e la compagine della nautica residenziale livornese. Intesa strategica, quella siglata con i circoli nautici, che ha di fatto previsto il trasferimento delle imbarcazioni piccole e medie dal Mediceo alla Darsena Nuova, dando alle maggiori l'opzione di rimanere nel Mediceo a tariffe condivise. Le schermaglie giudiziarie con i circoli non hanno rappresentato l'unica difficoltà da superare. Nel corso di questi anni l'Ente ha anche dovuto perfezionare la procedura, inserendo all'interno della più ampia progettualità sulla realizzazione del Marina le aree retrostanti la banchina 74, per ulteriori 3.300 mq. Un atto procedurale innescato da una richiesta della società Porta a Mare che ha di fatto portato ad una revisione di tutto il progetto, con tanto di passaggio in Conferenza dei Servizi. Nel frattempo, l'Ente ha dovuto mettere mano alla revisione dei sotto accordi siglati nel 2007 con le istituzioni, a cominciare dalla Polmare e dalla Marina Militare, che avevano legittimi interessi su quelle aree. "Dopo anni di riunioni e confronti serrati arriviamo alla fine di una vicenda amministrativa lunga 16 anni" afferma soddisfatto il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, il quale sottolinea come stia finalmente per trovare attuazione l'accordo di programma per la realizzazione del Marina siglato presso la presidenza del Consiglio nel 2007. "Stamani, con il parere positivo del Comitato di Gestione alla delibera, formalizziamo di fatto la procedura per il rilascio effettivo della concessione" aggiunge, esprimendo forte soddisfazione "per i risultati di un lavoro complesso che ha richiesto parecchio impegno da parte degli uffici dell'AdSP e una chiara condivisione di intenti tra soggetti pubblici e privati". Per il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli si tratta di uno step fondamentale per la valorizzazione del comparto della nautica da diporto livornese: "A questo atto ne seguiranno altri



È l'ultimo atto di una partita lunga e complessa iniziata sedici anni fa e che oggi si conclude con il via libera formale da parte del Comitato di Gestione. Dopo aver individuato, nel 2020, la società Porta a Mare S.p.A. quale soggetto idoneo cui destinare la concessione per la realizzazione dell'approdo turistico nell'ambito del Porto Mediceo e della Darsena Nuova, la Port Authority imprime una svolta all'avvio dei lavori del Marina Lo fa presentando di fatto all'organo esecutivo di Palazzo Rosciano la delibera per il rilascio di una concessione quarantennale su un'area che adesso si estende sino alle spalle della banchina 74, in tutto, si tratta di 119.600 metri quadrati. Su di essi nascerà un moderno porto turistico con una potenzialità di 600 posti barca. La predisposizione della delibera per il rilascio della concessione non è stata un atto meramente formale ma il punto di arrivo di un percorso difficile che in passato è rimasto più volte in stand by a causa soprattutto delle opposizioni dei circoli nautici, in parte superate dall'Authority alla fine del 2021 con lo storico accordo per la coesistenza tra il nascente porto turistico e la compagine della nautica residenziale livornese. Intesa strategica, quella siglata con i circoli nautici, che ha di fatto previsto il trasferimento delle imbarcazioni piccole e medie dal Mediceo alla Darsena Nuova, dando alle maggiori l'opzione di rimanere nel Mediceo a tariffe condivise. Le schermaglie giudiziarie con i circoli non hanno rappresentato l'unica difficoltà da superare. Nel corso di questi anni l'Ente ha anche dovuto perfezionare la procedura, inserendo all'interno della più ampia progettualità sulla realizzazione del Marina le aree retrostanti la banchina 74, per ulteriori 3.300 mq. Un atto procedurale innescato da una richiesta della società Porta a Mare che ha di fatto portato ad una revisione di tutto il progetto, con tanto di passaggio in Conferenza dei Servizi. Nel frattempo, l'Ente ha dovuto mettere mano alla revisione dei sotto accordi siglati nel 2007 con le istituzioni, a cominciare dalla Polmare e

Informatore Navale

Livorno

altrettanto importanti, tra i quali la realizzazione del canale navigabile dall'area di Porto a Mare sino alla Bellana, intervento di competenza dell'Authority per il quale è in fase di completamente la progettazione esecutiva". A margine del Comitato di Gestione, Paroli ha sottolineato che l'atto di concessione vero e proprio verrà firmato nelle prossime settimane.

Informazioni Marittime

Livorno

Marina del Mediceo a Livorno, arriva la concessione quarantennale

Ultimo atto di una vicenda amministrativa durata sedici anni. Con il via libera formale da parte del comitato di gestione sul Marina del Mediceo a Livorno, si chiude una partita lunga e complessa iniziata sedici anni fa. Dopo aver individuato, nel 2020, la società Porta a Mare S.p.A. quale soggetto idoneo cui destinare la concessione per la realizzazione dell'approdo turistico nell'ambito del Porto Mediceo e della Darsena Nuova, la Port Authority imprime infatti una svolta all'avvio dei lavori del Marina. Lo fa presentando di fatto all'organo esecutivo di Palazzo Rosciano la delibera per il rilascio di una concessione quarantennale su un'area che adesso si estende sino alle spalle della banchina 74. In tutto, si tratta di 119.600 metri quadrati. Su di essi nascerà un moderno porto turistico con una potenzialità di 600 posti barca. La predisposizione della delibera per il rilascio della concessione non è stata un atto meramente formale ma il punto di arrivo di un percorso difficile che in passato è rimasto più volte in stand by a causa soprattutto delle opposizioni dei circoli nautici, in parte superate dall'Authority alla fine del 2021 con lo storico accordo per la coesistenza tra il nascente porto turistico e la compagine della nautica residenziale livornese. Intesa strategica, quella siglata con i circoli nautici, che ha di fatto previsto il trasferimento delle imbarcazioni piccole e medie dal Mediceo alla Darsena Nuova, dando alle maggiori l'opzione di rimanere nel Mediceo a tariffe condivise. Le schermaglie giudiziarie con i circoli non hanno rappresentato l'unica difficoltà da superare. Nel corso di questi anni l'ente ha anche dovuto perfezionare la procedura, inserendo all'interno della più ampia progettualità sulla realizzazione del Marina le aree retrostanti la banchina 74, per ulteriori 3.300 metri quadri. Un atto procedurale innescato da una richiesta della società Porta a Mare che ha di fatto portato ad una revisione di tutto il progetto, con tanto di passaggio in Conferenza dei Servizi. Nel frattempo, l'ente ha dovuto mettere mano alla revisione dei sotto accordi siglati nel 2007 con le istituzioni, a cominciare dalla Polmare e dalla Marina Militare, che avevano legittimi interessi su quelle aree. "Dopo anni di riunioni e confronti serrati arriviamo alla fine di una vicenda amministrativa lunga 16 anni", afferma soddisfatto il presidente dell'AdSP, **Luciano Guerrieri**, il quale sottolinea come stia finalmente per trovare attuazione l'accordo di programma per la realizzazione del Marina siglato presso la presidenza del Consiglio nel 2007. "Stamani, con il parere positivo del comitato di gestione alla delibera, formalizziamo di fatto la procedura per il rilascio effettivo della concessione" aggiunge, esprimendo forte soddisfazione "per i risultati di un lavoro complesso che ha richiesto parecchio impegno da parte degli uffici dell'AdSP e una chiara condivisione di intenti tra soggetti pubblici e privati". Per il segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli si tratta di uno



Ultimo atto di una vicenda amministrativa durata sedici anni. Con il via libera formale da parte del comitato di gestione sul Marina del Mediceo a Livorno, si chiude una partita lunga e complessa iniziata sedici anni fa. Dopo aver individuato, nel 2020, la società Porta a Mare S.p.A. quale soggetto idoneo cui destinare la concessione per la realizzazione dell'approdo turistico nell'ambito del Porto Mediceo e della Darsena Nuova, la Port Authority imprime infatti una svolta all'avvio dei lavori del Marina. Lo fa presentando di fatto all'organo esecutivo di Palazzo Rosciano la delibera per il rilascio di una concessione quarantennale su un'area che adesso si estende sino alle spalle della banchina 74. In tutto, si tratta di 119.600 metri quadrati. Su di essi nascerà un moderno porto turistico con una potenzialità di 600 posti barca. La predisposizione della delibera per il rilascio della concessione non è stata un atto meramente formale ma il punto di arrivo di un percorso difficile che in passato è rimasto più volte in stand by a causa soprattutto delle opposizioni dei circoli nautici, in parte superate dall'Authority alla fine del 2021 con lo storico accordo per la coesistenza tra il nascente porto turistico e la compagine della nautica residenziale livornese. Intesa strategica, quella siglata con i circoli nautici, che ha di fatto previsto il trasferimento delle imbarcazioni piccole e medie dal Mediceo alla Darsena Nuova, dando alle maggiori l'opzione di rimanere nel Mediceo a tariffe condivise. Le schermaglie giudiziarie con i circoli non hanno rappresentato l'unica difficoltà da superare. Nel corso di questi anni l'ente ha anche dovuto perfezionare la procedura, inserendo all'interno della più ampia progettualità sulla realizzazione del Marina le aree retrostanti la banchina 74, per ulteriori 3.300 metri quadri. Un atto procedurale innescato da una richiesta della società Porta a Mare che ha di fatto portato ad una revisione di tutto il progetto, con tanto di passaggio in Conferenza dei Servizi. Nel frattempo, l'ente ha dovuto mettere mano

Informazioni Marittime

Livorno

step fondamentale per la valorizzazione del comparto della nautica da diporto livornese: "A questo atto ne seguiranno altri altrettanto importanti, tra i quali la realizzazione del canale navigabile dall'area di Porto a Mare sino alla Bellana, intervento di competenza dell'Authority per il quale è in fase di completamente la progettazione esecutiva". A margine del comitato di gestione, Paroli ha sottolineato che l'atto di concessione vero e proprio verrà firmato nelle prossime settimane. Condividi Tag porti livorno Articoli correlati.

SUDOCO anche a Livorno

Matteo Paroli LIVORNO - Il **porto** si appresta ad avviare lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, il sistema che favorisce il controllo coordinato e concomitante dei controlli da parte dei vari enti coinvolti a vario titolo nel processo di ingresso delle merci nel territorio doganale dell'Unione. Già da ieri, martedì 5, è partita infatti la fase sperimentale, che coinvolge l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, gli spedizionieri, i terminal portuali e l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. L'applicazione del SUDOCO nello scalo portuale livornese, che segue l'attivazione avvenuta nel **porto** di La **Spezia**, si basa sull'interconnessione tra quest'ultimo e il Tuscan Port Community System (TPCS) dell'AdSP, la piattaforma che digitalizza e semplifica i flussi informativi collegati alle operazioni di importazione ed esportazione della merce. Per gli scali di Sistema, l'interoperabilità con SUDOCO si configura come un ulteriore passo verso una completa digitalizzazione dei processi logistici e portuali e verso una sempre maggiore integrazione fra i sistemi dell'Autorità di Sistema Portuale e quelli dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Sono infatti tutt'oggi in corso le attività di potenziamento e sviluppo dell'interoperabilità tra il TPCS e il modulo Port Tracking, promosso nell'ambito del progetto speciale digitalizzazione delle procedure doganali, con l'obiettivo di garantire l'uscita controllata e sicura della merce dagli spazi portuali. "Vogliamo supportare l'applicazione del SUDOCO mettendo a disposizione il nostro servizio digitale per la gestione delle ispezioni fisiche a piazzale, rilasciato in produzione sul TPCS nel mese di luglio" afferma il segretario generale dell'Autorità di Sistema, Matteo Paroli. "Il modulo applicativo permette già oggi di richiedere e organizzare la messa a disposizione dei contenitori destinati alle attività di controllo presso le aree dedicate. Le informazioni di natura logistica prodotte dai terminal saranno quindi integrate con informazioni di natura doganale, utilizzando come strumento di condivisione e scambio dati il TPCS, per una completa dematerializzazione del processo". "Lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli permette di ridurre tempi e costi generati dalle operazioni di sdoganamento delle merci, concentrando i controlli in un unico momento e presso un unico luogo. Questo si traduce in un incremento del livello di competitività ed efficienza degli scali presso i quali il SUDOCO viene applicato" ha dichiarato il dirigente dell'Ufficio delle Dogane di Livorno, Giovanni Parisi, aggiungendo che "l'applicazione del SUDOCO nel **Porto** di Livorno è il risultato di un lavoro di squadra tra Amministrazioni, che mettono a disposizione i propri sistemi per creare ambienti digitali sempre più integrati e armonizzati, a vantaggio di Istituzioni e Operatori portuali".



Matteo Paroli LIVORNO - Il porto si appresta ad avviare lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, il sistema che favorisce il controllo coordinato e concomitante dei controlli da parte dei vari enti coinvolti a vario titolo nel processo di ingresso delle merci nel territorio doganale dell'Unione. Già da ieri, martedì 5, è partita infatti la fase sperimentale, che coinvolge l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, gli spedizionieri, i terminal portuali e l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. L'applicazione del SUDOCO nello scalo portuale livornese, che segue l'attivazione avvenuta nel porto di La Spezia, si basa sull'interconnessione tra quest'ultimo e il Tuscan Port Community System (TPCS) dell'AdSP la piattaforma che digitalizza e semplifica i flussi informativi collegati alle operazioni di importazione ed esportazione della merce. Per gli scali di Sistema, l'interoperabilità con SUDOCO si configura come un ulteriore passo verso una completa digitalizzazione dei processi logistici e portuali e verso una sempre maggiore integrazione fra i sistemi dell'Autorità di Sistema Portuale e quelli dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Sono infatti tutt'oggi in corso le attività di potenziamento e sviluppo dell'interoperabilità tra il TPCS e il modulo Port Tracking, promosso nell'ambito del progetto speciale digitalizzazione delle procedure doganali, con l'obiettivo di garantire l'uscita controllata e sicura della merce dagli spazi portuali. "Vogliamo supportare l'applicazione del SUDOCO mettendo a disposizione il nostro servizio digitale per la gestione delle ispezioni fisiche a piazzale, rilasciato in produzione sul TPCS nel mese di luglio" afferma il segretario generale dell'Autorità di Sistema, Matteo Paroli. "Il modulo applicativo permette già oggi di richiedere e organizzare la messa a disposizione dei contenitori destinati alle attività di controllo presso le aree dedicate. Le informazioni di natura logistica prodotte dai terminal saranno quindi integrate con informazioni di natura doganale, utilizzando come strumento di condivisione e scambio dati il TPCS, per una completa

Aspettando Godot ovvero la Darsena Europa

LIVORNO - Manca meno di una settimana, ormai, al termine posto alla commissione per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) sul progetto Darsena Europa. Termine fissato a lunedì 11 dicembre prossimo, salvo colpi di coda. Da ricordare che si tratta del secondo appello: al primo, il progetto è stato rinviato con oltre trecento osservazioni. Da ricordare anche che in tempi come questi, dove tutti corrono, la commissione VIA sta portando avanti la cosa da circa un anno. I commenti li lasciamo al lettore: il richiamo all'opera teatrale di Beckett ("En. Attendant Godot") è quasi automatico. Nel frattempo, anche se pochi ne parlano, stanno andando avanti i lavori già appaltati per la prima fase della grande opera, quelli per la bonifica bellica, le prospezioni e tutto quello che riguarda la realizzazione della diga foranea esterna di 4,6 km, dei dragaggi relativi al canale di accesso alla imboccatura della futura Darsena, al consolidamento delle vasche di colmata esistenti e alla realizzazione di quella nuova, derivata dal ritocco del progetto sul lato nord. Il cantiere della joint-venture che ha vinto la gara è in pieno sviluppo, e il presidente dell'AdSP **Luciano Guerrieri**, commissario straordinario per l'intera operazione insieme al

vice-commissario Roberta Macii, nominata ad hoc nel luglio di due anni fa, viene aggiornato giorno per giorno. Sul piano strettamente tecnico, il lavoro foraneo è imponente. La nuova diga foranea di quasi 5 km sarà composta dal nuovo molo di soprattutto (diga nord) e dalla nuova diga della Memoria (sottoflutto), in sostituzione dell'attuale che sarà parzialmente demolita. Saranno realizzate anche dighe con interventi per 2,3 km a delimitare le nuove vasche di colmata oltre al consolidamento delle vasche già esistenti. In totale i piazzali derivanti dalle vasche di colmata saranno intorno ai 160 ettari, tutti in grado di sopportare le pile dei container, i binari ferroviari e le attrezzature di banchina per oltre 1 milione di Teu almeno. Il progetto prevede una superficie totale agibile di 800 mila metri quadri e circa 3 chilometri di banchine. Complessivamente dovranno essere dragati 15,7 milioni di metri cubi di fanghi. Sabbie, i primi quasi esclusivamente scaricati in mare dallo Scolmatore negli anni. Il progetto iniziale prevedeva che la parte di sabbie pulite venisse impiegata per i rinascimenti delle spiagge dal Calambrone a Marina di Pisa, ma le analisi avrebbero rilevato che non sarebbero adatte; quindi, se non ci saranno nuovi cambi di rotta, quanto dragato verrà impiegato per le vasche di colmata esistenti e ancora da consolidare e per quelle nuove. Una parte del dragato servirà anche per il riempimento e il consolidamento delle nuove dighe. L'opera Darsena Europa "vale" complessivamente poco meno di un miliardo di euro: esattamente - sulla base dei dati ufficiali - 630 milioni di finanziamento pubblico, di cui circa 250 dalla Regione Toscana già stanziati dal predecessore di Giani, Enrico Rossi, e 260 milioni che competeranno a chi vincerà la gara per costruire e gestire il terminal. Una gara già pronta,



La Gazzetta Marittima

Livorno

che aspetta ormai solo questa sospirata VIA.

E se domani

LIVORNO - Siamo, come dice il vecchio proverbio toscano, alle porte co' i sassi: cioè a pochi giorni dal traguardo della VIA, con tutte le conseguenze che ne deriveranno. Va premesso, per comprensione dell'intero processo, che la Regione Toscana ha dato il suo nulla osta alla VIA una decina di giorni fa: dunque, i ritardi romani sono almeno in parte comprensibili, se non giustificati. Ma abbandonando i pessimisti della Ragione e vestendoci dell'ottimismo della Speranza, proviamo a ipotizzare che la VIA questa volta arrivi con un nulla osta definitivo (e non con un rimpallo per altri chiarimenti come qualcuno teme). E proviamo a proiettarci sul panorama che la realizzazione della Darsena Europa potrà aprire per **Livorno**. In estrema sintesi, lo giuro. Con la Darsena Europa funzionante - diciamo tra una mezza dozzina d'anni - molto presumibilmente si libereranno dai container entrambe le sponde della Darsena Toscana. E questa darsena oggi strangolata dalla strettoia del Marzocco sarà finalmente dotata di un accesso di 120 metri con profondità ad almeno 13 metri, adatto cioè alle ro/ro più grandi, già ipotizzabili per quell'epoca. Se l'AdSP non si dimostrerà suicida, avrà anche finalmente tombato lo sbocco dei Navicelli in Darsena, grazie a un ponte (non levatoio, per favore!) che renderà più fluido il flusso automobilistico verso Tirrenia e consentirà collegamenti superstradali e ferroviari con la Darsena Europa. È un bel quadro, per chi lo vedrà. Oggi dobbiamo interrogarci su chi sarà a gestire questo nuovo grande, efficiente, futuristico porto. Fino a poco tempo fa tutti puntavano sul terminalismo di MSC, già insediato sulla sponda est della Darsena Toscana e impegnato a far sua anche la sponda ovest. Oggi c'è la nuova "quasi" realtà del gruppo Grimaldi che sembra abbia messo lui il cappello sul TDT: ma difficile pensare che Grimaldi sia interessato alla Darsena Europa del container, più probabile che puoi invece a far propria - int concessione, ovvio - tutta la Darsena Toscana quando anche Lorenzini e TDT migreranno in Darsena Europa, forse in un'unica joint-venture. Fantasie? Certo: altrimenti a che serve l'ottimismo della Speranza, tanto predicato da Gottfried Wilhelm Leibniz? A.F.



LIVORNO - Siamo, come dice il vecchio proverbio toscano, alle porte co' i sassi: cioè a pochi giorni dal traguardo della VIA, con tutte le conseguenze che ne deriveranno. Va premesso, per comprensione dell'intero processo, che la Regione Toscana ha dato il suo nulla osta alla VIA una decina di giorni fa: dunque, i ritardi romani sono almeno in parte comprensibili, se non giustificati. Ma abbandonando i pessimisti della Ragione e vestendoci dell'ottimismo della Speranza, proviamo a ipotizzare che la VIA questa volta arrivi con un nulla osta definitivo (e non con un rimpallo per altri chiarimenti come qualcuno teme). E proviamo a proiettarci sul panorama che la realizzazione della Darsena Europa potrà aprire per Livorno. In estrema sintesi, lo giuro. Con la Darsena Europa funzionante - diciamo tra una mezza dozzina d'anni - molto presumibilmente si libereranno dai container entrambe le sponde della Darsena Toscana. E questa darsena oggi strangolata dalla strettoia del Marzocco sarà finalmente dotata di un accesso di 120 metri con profondità ad almeno 13 metri, adatto cioè alle ro/ro più grandi, già ipotizzabili per quell'epoca. Se l'AdSP non si dimostrerà suicida, avrà anche finalmente tombato lo sbocco dei Navicelli in Darsena, grazie a un ponte (non levatoio, per favore!) che renderà più fluido il flusso automobilistico verso Tirrenia e consentirà collegamenti superstradali e ferroviari con la Darsena Europa. È un bel quadro, per chi lo vedrà. Oggi dobbiamo interrogarci su chi sarà a gestire questo nuovo grande, efficiente, futuristico porto. Fino a poco tempo fa tutti puntavano sul terminalismo di MSC, già insediato sulla sponda est della Darsena Toscana e impegnato a far sua anche la sponda ovest. Oggi c'è la nuova "quasi" realtà del gruppo Grimaldi che sembra abbia messo lui il cappello sul TDT: ma difficile pensare che Grimaldi sia interessato alla Darsena Europa del container, più probabile che puoi invece a far propria - int concessione, ovvio - tutta la Darsena Toscana quando anche Lorenzini e TDT migreranno in Darsena Europa, forse in un'unica joint-venture. Fantasie? Certo: altrimenti a che serve l'ottimismo della Speranza, tanto predicato da Gottfried Wilhelm Leibniz? A.F.

Ma però il passo del gambero

LIVORNO Viene da chiederci, con tutta la modestia che impone il nostro limitato angolo di visione: ma di fronte ai grandi mutamenti mondiali dell'economia, del peso dei sistemi logistici nazionali e internazionali, delle tecnologie con l'avanzata dell'IA, dei colossi mondiali da miliardi di abitanti e altro, che valore hanno i riconoscimenti come quello qui sopra riportato? E in particolare, quali sono i miracoli attraverso i quali lo shipping italiano si mantiene a livelli al top, certificati nei confronti di realtà ben più forti della nostra? Con un Emanuele Grimaldi presidente mondiale della International Chamber of Shipping, e oggi il nuovo riconoscimento alla pari di Grecia (per decenni prima al mondo) e al Giappone ai vertici dell'IMO, l'International Maritime Organization, davvero possiamo chiederci se non siamo un po' troppo inconsapevoli dei nostri valori marittimi. Navigare necesse, dicevano i nostri avi; ma spesso questa repubblica fondata sul mare sembra dimenticarlo, tanto che la stessa riforma della portualità italiana una necessità più che impellente va avanti a passo del gambero. Usque tandem?



Messaggero Marittimo

Livorno

Marina del Mediceo di Livorno: è la volta buona?

LIVORNO L'ultima volta, nel 2021, sembrava che la conclusione fosse vicina. Poi per la vicenda del Marina del Mediceo di Livorno, le cose sono andate avanti, come era successo negli ultimi 16 anni. Il Comitato di gestione dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale ha infatti dato il via libera formale a chiudere la partita. Nel 2020 l'individuazione della società Porta a Mare S.p.A. quale soggetto idoneo cui destinare la concessione per la realizzazione dell'approdo turistico nell'ambito del Porto Mediceo e della Darsena Nuova, ora una svolta che sembra quella definitiva all'avvio dei lavori del Marina. L'Authority ha infatti presentato all'organo esecutivo di Palazzo Rosciano la delibera per il rilascio di una concessione quarantennale su un'area che adesso si estende sino alle spalle della banchina 74. In tutto, si tratta di 119.600 metri quadrati. Su di essi nascerà un moderno porto turistico con una potenzialità di 600 posti barca. La predisposizione della delibera per il rilascio della concessione non è stata un atto meramente formale ma il punto di arrivo di un percorso difficile che in passato è rimasto più volte in stand by a causa soprattutto delle opposizioni dei circoli nautici, in parte superate dall'Authority alla fine del 2021 con lo storico accordo per la coesistenza tra il nascente porto turistico e la compagine della nautica residenziale livornese. Intesa strategica, quella siglata con i circoli nautici, che ha di fatto previsto il trasferimento delle imbarcazioni piccole e medie dal Mediceo alla Darsena Nuova, dando alle maggiori l'opzione di rimanere nel Mediceo a tariffe condivise. Le schermaglie giudiziarie con i circoli non hanno rappresentato l'unica difficoltà da superare. Nel corso di questi anni l'Ente ha anche dovuto perfezionare la procedura, inserendo all'interno della più ampia progettualità sulla realizzazione del Marina le aree retrostanti la banchina 74, per ulteriori 3.300 metri quadri. Un atto procedurale innescato da una richiesta della società Porta a Mare che ha di fatto portato ad una revisione di tutto il progetto, con tanto di passaggio in Conferenza dei servizi. Parallelamente l'AdSp ha dovuto mettere mano alla revisione dei sotto accordi siglati nel 2007 con le istituzioni, a cominciare dalla Polmare e dalla Marina Militare, che avevano legittimi interessi su quelle aree. Dopo anni di riunioni e confronti serrati arriviamo alla fine di una vicenda amministrativa lunga 16 anni commenta soddisfatto il presidente dell'AdSp, Luciano Guerrieri, sottolineando come stia finalmente per trovare attuazione l'accordo di programma per la realizzazione del Marina siglato presso la presidenza del Consiglio nel 2007. Stamani, con il parere positivo del Comitato di gestione alla delibera, formalizziamo di fatto la procedura per il rilascio effettivo della concessione soddisfatti per i risultati di un lavoro complesso che ha richiesto parecchio impegno da parte degli uffici dell'AdSp e una chiara condivisione di intenti tra soggetti pubblici e privati. Il segretario generale, Matteo



Messaggero Marittimo

Livorno

Paroli parla di step fondamentale per la valorizzazione del comparto della nautica da diporto livornese. A questo atto ne seguiranno altri altrettanto importanti, tra i quali la realizzazione del canale navigabile dall'area di Porto a Mare sino alla Bellana, intervento di competenza dell'Authority per il quale è in fase di completamente la progettazione esecutiva. Nelle prossime settimane la firma effettiva dell'atto di concessione.

Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Celebrata da Adria Ferries l'entrata in servizio del traghetto AF Mia (FOTO)

Secondo il suo nuovo armatore questa unità "non è troppo orientata né verso il servizio passeggeri né verso il traffico merci, soddisfacendo comunque entrambe le necessità" 5 Dicembre 2023 La compagnia di navigazione anconetana Adria Ferries, operatore leader nei collegamenti marittimi fra Italia e Albania, ha celebrato l'ingresso in servizio della nave AF Mia appena acquistata da Grimaldi Euromed e impiegata sulla rotta **Ancona** - Durazzo. Lunga 200 metri, con una velocità di 25 nodi, capacità di trasporto pari a oltre 1.600 passeggeri e 320 camion, dotata di 240 cabine, 3 bar, self service, ristoranti, negozi di bordo, sale poltrone, area bimbi, solarium e piscina, questa unità ro-pax "segna un salto di qualità per il benessere dei viaggiatori, le agevolazioni logistiche per i camion e per la sostenibilità, con emissioni di Co2 inferiori di 5 volte rispetto alle norme internazionali" secondo l'armatore e amministratore delegato Alberto Rossi. "Non è troppo orientata né verso il servizio passeggeri né verso il traffico merci, soddisfacendo comunque entrambe le necessità" ha precisato. A bordo del traghetto Mia c'era anche il presidente di Adria Ferries, Mauro Maia, in rappresentanza del fondo che è entrato nel capitale della società con una partecipazione di minoranza: "Adria Ferries - ha affermato - è un importante investimento per Banca Intesa. Dall'inizio del nostro viaggio insieme abbiamo confidato nelle capacità dell'imprenditore Alberto Rossi. Oggi la nave Mia è perfetta, tirata a lucido, completamente diversa rispetto al suo stato al momento dell'acquisto. Ringrazio il Comandante, che ha lavorato in maniera fruttuosa e impegnativa negli ultimi due mesi: lo sforzo delle persone si vede nella qualità dei risultati". Questo traghetto sarà inoltre impiegato per educational press tour, alla scoperta delle bellezze naturali e culturali dell'Albania. Un investimento italiano, da parte di un imprenditore presente da oltre 20 anni nel Paese, accolto con favore dal governo albanese, che ha partecipato all'evento inaugurale a Durazzo. "Un investimento che intercetta il boom turistico dell'Albania" ha osservato la sindaca Ani Sako, ricordando che per la città portuale sono transitati lo scorso anno circa un milione e mezzo di persone. E di quel milione e mezzo transitato per Durazzo l'anno scorso, "600mila erano turisti italiani" ha sottolineato il vice ambasciatore italiano in Albania Luigi Mattiolo. "AF Mia è un investimento di successo, lo stesso successo che vogliamo per l'Albania" ha sottolineato ancora Rossi. "Sono venuto in Albania per la prima volta nel 1992 con degli aiuti per un Paese all'epoca in grande difficoltà, dal 2004 assicuriamo collegamenti regolari da **Ancona** e da Bari. In questi anni abbiamo seguito il mercato, adeguandoci alle esigenze che mutavano. E credo che abbiamo contribuito a rinforzare i legami tra Italia e Albania. Un Paese che è stato corteggiato da tanti, ma che è sempre rimasto fedele all'Italia".



Shipping Italy
Celebrata da Adria Ferries l'entrata in servizio del traghetto AF Mia (FOTO)
12/05/2023 11:06 Nicola Capuzzo

Secondo il suo nuovo armatore questa unità "non è troppo orientata né verso il servizio passeggeri né verso il traffico merci, soddisfacendo comunque entrambe le necessità" 5 Dicembre 2023 La compagnia di navigazione anconetana Adria Ferries, operatore leader nei collegamenti marittimi fra Italia e Albania, ha celebrato l'ingresso in servizio della nave AF Mia appena acquistata da Grimaldi Euromed e impiegata sulla rotta Ancona - Durazzo. Lunga 200 metri, con una velocità di 25 nodi, capacità di trasporto pari a oltre 1.600 passeggeri e 320 camion, dotata di 240 cabine, 3 bar, self service, ristoranti, negozi di bordo, sale poltrone, area bimbi, solarium e piscina, questa unità ro-pax "segna un salto di qualità per il benessere dei viaggiatori, le agevolazioni logistiche per i camion e per la sostenibilità, con emissioni di Co2 inferiori di 5 volte rispetto alle norme internazionali" secondo l'armatore e amministratore delegato Alberto Rossi. "Non è troppo orientata né verso il servizio passeggeri né verso il traffico merci, soddisfacendo comunque entrambe le necessità" ha precisato. A bordo del traghetto Mia c'era anche il presidente di Adria Ferries, Mauro Maia, in rappresentanza del fondo che è entrato nel capitale della società con una partecipazione di minoranza: "Adria Ferries - ha affermato - è un importante investimento per Banca Intesa. Dall'inizio del nostro viaggio insieme abbiamo confidato nelle capacità dell'imprenditore Alberto Rossi. Oggi la nave Mia è perfetta, tirata a lucido, completamente diversa rispetto al suo stato al momento dell'acquisto. Ringrazio il Comandante, che ha lavorato in maniera fruttuosa e impegnativa negli ultimi due mesi: lo sforzo delle persone si vede nella qualità dei risultati". Questo traghetto sarà inoltre impiegato per educational press tour, alla scoperta delle bellezze naturali e culturali dell'Albania. Un investimento italiano, da parte di un imprenditore presente da oltre 20 anni nel Paese, accolto con favore dal governo albanese, che ha partecipato all'evento

Premio Scalfari-Città di Civitavecchia: ecco chi verrà premiato

CIVITAVECCHIA - Ad una settimana dall'attesa seconda edizione del "Premio Eugenio Scalfari-Città di Civitavecchia" - con appuntamento mercoledì 13 dicembre alle 18 (ingresso al pubblico dalle 17.30) - si svelano i dettagli della serata organizzata dalle tre associazioni culturali cittadine Spaziolibroblog, Book Faces, Blue in the Face, che hanno istituito lo scorso anno il premio, dopo la scomparsa del grande giornalista che è nato a Civitavecchia nel 1924 e che dalla città ricevette in vita la cittadinanza onoraria e la quercia d'oro, il più alto riconoscimento. «È impossibile ricordare Eugenio Scalfari senza parlare della sua principale creazione, il quotidiano La Repubblica - hanno spiegato i tre presidenti Fabrizio Barbaranelli, Marco Salomone ed Enrico Maria Falconi - non è per caso che a presiedere la giuria sia Ezio Mauro, per il suo profondo legame con Scalfari e con La Repubblica, e che della giuria facciano parte figure di grande prestigio del giornalismo e della cultura italiana: Bruno Manfellotto, Concita de Gregorio, Corrado Augias, Dacia Maraini, Loredana Lipperini, Maria Grazia Calandrone e, in rappresentanza delle Associazioni promotrici, Nicola R. Porro e Maria Zeno». Il Premio è patrocinato dalla Regione Lazio, dal Comune di Civitavecchia, dall'**Autorità di Sistema Portuale** e da altre associazioni ed Enti cittadini ed è sostenuto da importanti società che operano sul territorio tra cui Enel e Thyrranian Wind Energy oltre che da notevoli operatori locali. I premi saranno assegnati: per il giornalismo a Lucio Caracciolo, direttore di Limes; per la poesia a Mariangela Gualtieri per L'incanto fonico. L'arte di dire poesia (Einaudi). Saranno inoltre consegnate alcune Menzioni Speciali: per il giornalismo agli inviati di guerra Lorenzo Cremonesi del Corriere della Sera e Stefania Battistini inviata del TG1; per la poesia, una Menzione Speciale alla memoria di Gabriele Galloni, giovane poeta deceduto all'età di 25 anni, sarà consegnata alla madre. I premiati hanno assicurato la loro presenza alla manifestazione del 13 dicembre al Teatro Traiano. Saranno letti da Pino Quartullo dei versi di Gabriele Galloni e la serata sarà condotta da Gino Saladini. L'ingresso è libero.



CIVITAVECCHIA - Ad una settimana dall'attesa seconda edizione del "Premio Eugenio Scalfari-Città di Civitavecchia" - con appuntamento mercoledì 13 dicembre alle 18 (ingresso al pubblico dalle 17.30) - si svelano i dettagli della serata organizzata dalle tre associazioni culturali cittadine Spaziolibroblog, Book Faces, Blue in the Face, che hanno istituito lo scorso anno il premio, dopo la scomparsa del grande giornalista che è nato a Civitavecchia nel 1924 e che dalla città ricevette in vita la cittadinanza onoraria e la quercia d'oro, il più alto riconoscimento. «È impossibile ricordare Eugenio Scalfari senza parlare della sua principale creazione, il quotidiano La Repubblica - hanno spiegato i tre presidenti Fabrizio Barbaranelli, Marco Salomone ed Enrico Maria Falconi - non è per caso che a presiedere la giuria sia Ezio Mauro, per il suo profondo legame con Scalfari e con La Repubblica, e che della giuria facciano parte figure di grande prestigio del giornalismo e della cultura italiana: Bruno Manfellotto, Concita de Gregorio, Corrado Augias, Dacia Maraini, Loredana Lipperini, Maria Grazia Calandrone e, in rappresentanza delle Associazioni promotrici, Nicola R. Porro e Maria Zeno». Il Premio è patrocinato dalla Regione Lazio, dal Comune di Civitavecchia, dall'Autorità di Sistema Portuale e da altre associazioni ed Enti cittadini ed è sostenuto da importanti società che operano sul territorio tra cui Enel e Thyrranian Wind Energy oltre che da notevoli operatori locali. I premi saranno assegnati: per il giornalismo a Lucio Caracciolo, direttore di Limes; per la poesia a Mariangela Gualtieri per L'incanto fonico. L'arte di dire poesia (Einaudi). Saranno inoltre consegnate alcune Menzioni Speciali: per il giornalismo agli inviati di guerra Lorenzo Cremonesi del Corriere della Sera e Stefania Battistini inviata del TG1; per la poesia, una Menzione Speciale alla memoria di Gabriele Galloni, giovane poeta deceduto all'età di 25 anni, sarà consegnata alla madre. I premiati hanno assicurato la loro presenza alla manifestazione del 13 dicembre al Teatro Traiano. Saranno letti da Pino Quartullo

La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Diplomi e talkshow al Caboto

Nelle foto: La tavola rotonda. **GAETA** - Ha avuto luogo presso il Teatro Ariston di **Gaeta**, la tradizionale cerimonia di consegna dei diplomi dell'ITS Academy Fondazione G. Caboto. Un grande evento, moderato da Nunzia De Girolamo, nel quale è stato consegnato a 250 giovani il diploma tecnico superiore di Ufficiale di Coperta e Macchina e di Addetto ai Servizi ai Passeggeri, alla presenza di numerose Istituzioni nazionali e locali. L'evento è stato anche l'occasione per fissare gli obiettivi dei prossimi tre anni dell'ITS Academy Fondazione G. Caboto: un raddoppio degli studenti, la formazione di diverse e nuove figure professionali, l'ampliamento e innovazione dei laboratori e simulatori. Una tavola rotonda "Blue skills: un mare di opportunità", ha posto, inoltre, l'attenzione sulla rilevanza dell'Economia del Mare per il nostro Paese e in particolare sul ruolo centrale svolto dagli ITS nel garantire l'adeguata formazione richiesta e l'occupazione dei giovani italiani. Il Sistema Mare italiano, con circa 228 mila imprese e 914 mila occupati, contribuisce per 142,7 miliardi di euro al Pil italiano e rappresenta uno degli asset strategici di sviluppo dell'Italia. In questo contesto, il ruolo svolto dall'ITS Academy Fondazione G. Caboto - riferisce l'ufficio stampa - è determinante: dal 2011, anno in cui si è tenuto il primo corso, sono 32 i Corsi di alta formazione che hanno visto diplomarsi oltre 500 studenti con un livello di occupazione vicino al 100%, superando il già elevato tasso dell'86% raggiunti dall'intero sistema degli Istituti Tecnologici Superiori. Un numero che conferma come il modello degli I.T.S. sia una risposta concreta al bisogno di formazione specializzata in Italia che genera lavoro grazie alle competenze sempre più qualificate che il settore richiede. I Corsi sono finanziati dal Ministero dell'Istruzione e del Merito e dalla Regione Lazio, oltre che per la programmazione 2023 e 2024 dal PNRR e non prevedono costi per gli Allievi. A supporto della frequenza vengono assegnate delle borse di studio, per agevolazione al vitto e all'alloggio, anche durante i periodi di stage aziendale. Cesare d'Amico presidente dell'ITS ACADEMY Fondazione Giovanni Caboto ha dichiarato: "Il sistema degli Istituti Tecnologici Superiori continua a dimostrare la sua piena efficacia in termini di occupazione, è dunque necessario continuare a promuoverli e renderli sempre più attrattivi per i giovani e per le loro famiglie. Gli ITS Academy vivono costantemente ogni anno la precarietà del finanziamento a bando, ma soprattutto scontano una diversità di gestione da parte delle singole Regioni che detengono la competenza in materia di formazione professionale. Il loro rilancio, al centro anche del PNRR, dovrebbe essere un tema prioritario per l'agenda politica nazionale. Auspichiamo quindi che la frequenza di un ITS Mare venga formalizzata e resa obbligatoria per accedere alla professione marittima". I Corsi dell'ITS Fondazione G. Caboto, completamente gratuiti, hanno una durata biennale o triennale, alternando la formazione



12/05/2023 23:12

Nelle foto: La tavola rotonda. GAETA - Ha avuto luogo presso il Teatro Ariston di Gaeta, la tradizionale cerimonia di consegna dei diplomi dell'ITS Academy Fondazione G. Caboto. Un grande evento, moderato da Nunzia De Girolamo, nel quale è stato consegnato a 250 giovani il diploma tecnico superiore di Ufficiale di Coperta e Macchina e di Addetto ai Servizi ai Passeggeri, alla presenza di numerose Istituzioni nazionali e locali. L'evento è stato anche l'occasione per fissare gli obiettivi dei prossimi tre anni dell'ITS Academy Fondazione G. Caboto: un raddoppio degli studenti, la formazione di diverse e nuove figure professionali, l'ampliamento e innovazione dei laboratori e simulatori. Una tavola rotonda "Blue skills: un mare di opportunità", ha posto, inoltre, l'attenzione sulla rilevanza dell'Economia del Mare per il nostro Paese e in particolare sul ruolo centrale svolto dagli ITS nel garantire l'adeguata formazione richiesta e l'occupazione dei giovani italiani. Il Sistema Mare italiano, con circa 228 mila imprese e 914 mila occupati, contribuisce per 142,7 miliardi di euro al Pil italiano e rappresenta uno degli asset strategici di sviluppo dell'Italia. In questo contesto, il ruolo svolto dall'ITS Academy Fondazione G. Caboto - riferisce l'ufficio stampa - è determinante: dal 2011, anno in cui si è tenuto il primo corso, sono 32 i Corsi di alta formazione che hanno visto diplomarsi oltre 500 studenti con un livello di occupazione vicino al 100%, superando il già elevato tasso dell'86% raggiunti dall'intero sistema degli Istituti Tecnologici Superiori. Un numero che conferma come il modello degli I.T.S. sia una risposta concreta al bisogno di formazione specializzata in Italia che genera lavoro grazie alle competenze sempre più qualificate che il settore richiede. I Corsi sono finanziati dal Ministero dell'Istruzione e del Merito e dalla Regione Lazio, oltre che per la programmazione 2023 e 2024 dal PNRR e non prevedono costi per gli Allievi. A supporto della frequenza vengono assegnate delle borse di studio, per agevolazione al vitto e all'alloggio, anche durante i periodi di stage aziendale.

La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

in aula e laboratorio con periodi di stage o imbarchi regolarmente retribuiti. Vengono inoltre garantiti agli allievi, importanti servizi che permettono la frequenza dei Corsi come, ad esempio, borse di studio per agevolare il vitto e alloggio, materiale didattico, dispositivi informatici. Attualmente sono iniziate le lezioni dei nuovi 5 Corsi della programmazione 2023; complessivamente frequentano l'Academy Caboto circa 250 allievi tra la sede di **Gaeta** e quella di **Civitavecchia**. Negli ultimi anni l'istituto ha iniziato ad operare anche nel settore della Nautica da Diporto, dei servizi ai passeggeri a bordo delle navi e della logistica e spedizioni; una novità nell'offerta formativa dell'ITS Academy Caboto. Specifica risposta ad una esigenza del settore, permettono la formazione e specializzazione di figure professionali, che andranno ad operare rispettivamente sulle imbarcazioni adibite a charter o private, sulle navi passeggeri e nelle aziende della logistica e trasporti. Rispetto a quest'ultimo settore, infatti, da circa due anni, l'Academy ha una sede anche a **Civitavecchia**, presso l'area portuale dove organizza Corsi di alta formazione dedicati al settore logistico e spedizioni. Questi Corsi sono la risposta ad una specifica esigenza del mercato del lavoro, che denuncia difficoltà nel reclutamento di personale qualificato nel settore logistico e dei trasporti. Questo, ha permesso già dal completamento del primo Corso, concluso nel 2022, di ottenere un risultato occupazionale vicino al 100%.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Premio Scalfari-Città di Civitavecchia: ecco chi verrà premiato

CIVITAVECCHIA - Ad una settimana dall'attesa seconda edizione del "Premio Eugenio Scalfari-Città di Civitavecchia" - con appuntamento mercoledì 13 dicembre alle 18 (ingresso al pubblico dalle 17.30) - si svelano i dettagli della ... Condividi CIVITAVECCHIA - Ad una settimana dall'attesa seconda edizione del "Premio Eugenio Scalfari-Città di Civitavecchia" - con appuntamento mercoledì 13 dicembre alle 18 (ingresso al pubblico dalle 17.30) - si svelano i dettagli della serata organizzata dalle tre associazioni culturali cittadine Spaziolibroblog, Book Faces, Blue in the Face, che hanno istituito lo scorso anno il premio, dopo la scomparsa del grande giornalista che è nato a Civitavecchia nel 1924 e che dalla città ricevette in vita la cittadinanza onoraria e la quercia d'oro, il più alto riconoscimento. «È impossibile ricordare Eugenio Scalfari senza parlare della sua principale creazione, il quotidiano La Repubblica - hanno spiegato i tre presidenti Fabrizio Barbaranelli, Marco Salomone ed Enrico Maria Falconi - non è per caso che a presiedere la giuria sia Ezio Mauro, per il suo profondo legame con Scalfari e con La Repubblica, e che della giuria facciano parte figure di grande prestigio del giornalismo e della cultura italiana: Bruno Manfellotto, Concita de Gregorio, Corrado Augias, Dacia Maraini, Loredana Lipperini, Maria Grazia Calandrone e, in rappresentanza delle Associazioni promotrici, Nicola R. Porro e Maria Zenò». Il Premio è patrocinato dalla Regione Lazio, dal Comune di Civitavecchia, dall'**Autorità di Sistema Portuale** e da altre associazioni ed Enti cittadini ed è sostenuto da importanti società che operano sul territorio tra cui Enel e Thyrronian Wind Energy oltre che da notevoli operatori locali. I premi saranno assegnati: per il giornalismo a Lucio Caracciolo, direttore di Limes; per la poesia a Mariangela Gualtieri per L'incanto fonico. L'arte di dire poesia (Einaudi). Saranno inoltre consegnate alcune Menzioni Speciali: per il giornalismo agli inviati di guerra Lorenzo Cremonesi del Corriere della Sera e Stefania Battistini inviata del TG1; per la poesia, una Menzione Speciale alla memoria di Gabriele Galloni, giovane poeta deceduto all'età di 25 anni, sarà consegnata alla madre. I premiati hanno assicurato la loro presenza alla manifestazione del 13 dicembre al Teatro Traiano. Saranno letti da Pino Quartullo dei versi di Gabriele Galloni e la serata sarà condotta da Gino Saladini. L'ingresso è libero. Condividi.



12/05/2023 11:38

CIVITAVECCHIA - Ad una settimana dall'attesa seconda edizione del "Premio Eugenio Scalfari-Città di Civitavecchia" - con appuntamento mercoledì 13 dicembre alle 18 (ingresso al pubblico dalle 17.30) - si svelano i dettagli della ... Condividi CIVITAVECCHIA - Ad una settimana dall'attesa seconda edizione del "Premio Eugenio Scalfari-Città di Civitavecchia" - con appuntamento mercoledì 13 dicembre alle 18 (ingresso al pubblico dalle 17.30) - si svelano i dettagli della serata organizzata dalle tre associazioni culturali cittadine Spaziolibroblog, Book Faces, Blue in the Face, che hanno istituito lo scorso anno il premio, dopo la scomparsa del grande giornalista che è nato a Civitavecchia nel 1924 e che dalla città ricevette in vita la cittadinanza onoraria e la quercia d'oro, il più alto riconoscimento. «È impossibile ricordare Eugenio Scalfari senza parlare della sua principale creazione, il quotidiano La Repubblica - hanno spiegato i tre presidenti: Fabrizio Barbaranelli, Marco Salomone ed Enrico Maria Falconi - non è per caso che a presiedere la giuria sia Ezio Mauro, per il suo profondo legame con Scalfari e con La Repubblica, e che della giuria facciano parte figure di grande prestigio del giornalismo e della cultura italiana: Bruno Manfellotto, Concita de Gregorio, Corrado Augias, Dacia Maraini, Loredana Lipperini, Maria Grazia Calandrone e, in rappresentanza delle Associazioni promotrici, Nicola R. Porro e Maria Zenò». Il Premio è patrocinato dalla Regione Lazio, dal Comune di Civitavecchia, dall'Autorità di Sistema Portuale e da altre associazioni ed Enti cittadini ed è sostenuto da importanti società che operano sul territorio tra cui Enel e Thyrronian Wind Energy oltre che da notevoli operatori locali. I premi saranno assegnati: per il giornalismo a Lucio Caracciolo, direttore di Limes; per la poesia a Mariangela Gualtieri per L'incanto fonico. L'arte di dire poesia (Einaudi). Saranno inoltre consegnate alcune Menzioni Speciali: per il giornalismo agli inviati di guerra Lorenzo Cremonesi del Corriere della Sera e Stefania Battistini inviata del TG1; per la poesia, una Menzione

Informazioni Marittime

Napoli

SACE incontra a Napoli le piccole e medie imprese

Appuntamento promosso nell'ambito del roadshow nazionale dedicato ai problemi ed alle prospettive delle aziende, anche di fronte alle sfide dei mercati internazionali. Nell'ambito del suo roadshow nazionale dedicato alle piccole e medie imprese, SACE, il gruppo assicurativo-finanziario italiano direttamente controllato dal ministero dell'Economia e delle Finanze, organizza mercoledì 6 dicembre a **Napoli** (via Verdi -18, ore 10,30) un seminario di approfondimento sulle necessità delle PMI italiane. Inoltre, sarà analizzato lo studio presentato al Forum di Cernobbio "Piccole, medie e più competitive: le PMI italiane alla prova dell'export tra transizione sostenibile e digitale" realizzato dall'ufficio studi di SACE in collaborazione con The European House - Ambrosetti, sulle prospettive di sviluppo delle PMI di fronte alle sfide dei mercati internazionali e ogni tappa avrà un particolare focus sull'export regionale. Il programma 10:30 - Benvenuti nella Casa delle Imprese Antonio Bartolo, regional director Sud di SACE Pasquale Busiello, senior relationship manager sales PMI SACE 10:40 - Piccole, medie e più competitive: le PMI italiane alla prova dell'export tra transizione sostenibile e digitale - Focus Campania Cinzia Guerrieri, senior economist SACE 10:50 - A tu per tu con il champion di filiera Sabrina Sada, cfo di SADA 11:00 - A come Ambassador: esempi di impresa Armando Cilento, direttore business development di Cilento Filippo Incarnato, direttore commerciale Air Prom 11:30 - Co-Design: costruiamo #insieme la SACE di domani Condividi Tag convegni economia Articoli correlati.



Progetto Unjoy in Salerno - La Provincia di Salerno in un'App

La Fenailp Turismo della Provincia di Salerno ha promosso il progetto 'ENJOY in SALERNO La provincia di Salerno in un' App' L'app Enjoy in Salerno,

Pietro Pizzolla

La Fenailp Turismo della Provincia di Salerno ha promosso il progetto 'ENJOY in SALERNO La provincia di Salerno in un' App' L'app Enjoy in Salerno, disponibile su Google Play App Store e PWA, ha l'obiettivo di offrire uno strumento di facile consultazione per turisti e residenti sull'offerta turistico-ricettiva, commerciale e culturale in provincia di Salerno, utile anche per creare una rete tra il commercio di vicinato, l'artigianato locale ed i servizi da promuovere sul territorio. Lo scopo dell'iniziativa è di fornire al turista e a tutti coloro che vogliono programmare un soggiorno in provincia di Salerno, una mappa ragionata degli itinerari con tutte le specifiche utili per muoversi agevolmente sul territorio con particolare riferimento ai beni culturali ed ai siti archeologici, ai luoghi di interesse turistico ricettivo, agli eventi ed allo shopping di qualità. L'iniziativa, patrocinata da Regione Campania, dall'Ente Provinciale, dal Comune di Salerno, dall'**Autorità** di **sistema** del Tirreno Centrale, da Unioncamere e dalla Camera di Commercio di Salerno, verrà pubblicizzata a livello nazionale e locale con campagne digitali ed off-line, mirate ad una capillare diffusione del progetto. Enjoy in Salerno è la prima di una serie di iniziative rientranti nel brand ENJOY IN ITALY promosso da Fenailp Turismo, che, partendo dal territorio salernitano, punta a diffondere il concetto di turismo intelligente offrendo servizi di qualità per la promozione dei territori di tutte le Regioni italiane.



Brindisi Report

Brindisi

Gli ambientalisti: "Deposito Edison, il Ministero ha dato risposte elusive"

La nota delle associazioni: "Il sindaco convochi al più presto il Consiglio e siamo certi che, a prescindere dell'orario di convocazione, la partecipazione dei cittadini sarà tanto massiccia da costituire il 'trentasettesimo' consigliere comunale in aula" Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Riceviamo e pubblichiamo una nota delle associazioni ambientaliste sul deposito costiero Gnl di Edison. E' firmata da Italia Nostra Brindisi, Legambiente Brindisi, Wwf Brindisi, Medicina Democratica, A.C.L.I. Provinciali Brindisi, Fondazione "Tonino di Giulio", Medici per l'Ambiente, Anpi Brindisi, Forum Ambiente Salute e Sviluppo, Salute Pubblica, No al Carbone, Puliamoilmare Brindisi, Associazione "Vogatori Remuri Brindisi". Il sindaco, dopo la risposta del ministero dell'Ambiente, ha dichiarato che convocherà una riunione dei capigruppo propedeutica al Consiglio comunale che dovrà decidere sulla questione del deposito costiero Gnl voluto da Edison e dall'**Autorità di Sistema Portuale**. La risposta del Ministero ha eluso molti dettagli e molti punti, sollevati dai consiglieri comunali e dalle varie parti sociali, che erano stati posti all'attenzione generale e dello stesso Ministero. Una risposta - chiaramente insufficiente e, come si è detto, fortemente carente - che ha volutamente evitato di rispondere su aspetti fondamentali della procedura adottata. Una risposta che sembra essere data non da un Ministero che dovrebbe essere garante del rispetto ambientale e della sicurezza sociale. Il sindaco ha detto che sarà il Consiglio comunale a decidere. Bene lo convochi e in orari tali da consentire alla cittadinanza una piena partecipazione. Il Consiglio comunale ha già deciso all'unanimità per il riesame, decisione presa negli interessi della città e non di quelli della società Edison e dei disegni dell'Adspmam, per cui questa decisione dovrà essere ribadita con forza. Ripetiamo: il sindaco convochi al più presto il Consiglio e siamo certi che, a prescindere dell'orario di convocazione, la partecipazione dei cittadini sarà tanto massiccia da costituire il "trentasettesimo" consigliere comunale in aula. Saremo presenti, la città sarà presente in massa perché non è possibile che un Ministero risponda in quel modo beffandosi del Consiglio comunale e di una città. Non è possibile che un deposito di Gnl debba essere collocato in un sito scelto, in modo incomprensibilmente poco accorto, dalla **Autorità portuale** condizionando lo sviluppo di un porto e di una città e costituisca per di più un pericolo per la popolazione. Non è accettabile che si debbano imporre ancora oggi, dopo tutto quello che abbiamo pagato, scelte deleterie che ipoteceranno il futuro della città per altri trent'anni (tanto durerebbe la concessione data a Edison). Ciò non è ammissibile soprattutto in una democrazia, se ancora lo siamo. Se l'ente **portuale** ritiene necessario questo deposito lo faccia a Bari e vedremo come i suoi cittadini reagiranno e non si scambino come becero campanilismo o altro. La nostra attenzione sulla



La nota delle associazioni: "Il sindaco convochi al più presto il Consiglio e siamo certi che, a prescindere dell'orario di convocazione, la partecipazione dei cittadini sarà tanto massiccia da costituire il 'trentasettesimo' consigliere comunale in aula" Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Riceviamo e pubblichiamo una nota delle associazioni ambientaliste sul deposito costiero Gnl di Edison. E' firmata da Italia Nostra Brindisi, Legambiente Brindisi, Wwf Brindisi, Medicina Democratica, A.C.L.I. Provinciali Brindisi, Fondazione "Tonino di Giulio", Medici per l'Ambiente, Anpi Brindisi, Forum Ambiente Salute e Sviluppo, Salute Pubblica, No al Carbone, Puliamoilmare Brindisi, Associazione "Vogatori Remuri Brindisi". Il sindaco, dopo la risposta del ministero dell'Ambiente, ha dichiarato che convocherà una riunione dei capigruppo propedeutica al Consiglio comunale che dovrà decidere sulla questione del deposito costiero Gnl voluto da Edison e dall'Autorità di Sistema Portuale. La risposta del Ministero ha eluso molti dettagli e molti punti, sollevati dai consiglieri comunali e dalle varie parti sociali, che erano stati posti all'attenzione generale e dello stesso Ministero. Una risposta - chiaramente insufficiente e, come si è detto, fortemente carente - che ha volutamente evitato di rispondere su aspetti fondamentali della procedura adottata. Una risposta che sembra essere data non da un Ministero che dovrebbe essere garante del rispetto ambientale e della sicurezza sociale. Il sindaco ha detto che sarà il Consiglio comunale a decidere. Bene lo convochi e in orari tali da consentire alla cittadinanza una piena partecipazione. Il Consiglio comunale ha già deciso all'unanimità per il riesame, decisione presa negli interessi della città e non di quelli della società Edison e dei disegni dell'Adspmam, per cui questa decisione dovrà essere ribadita con forza. Ripetiamo: il sindaco convochi al più presto il Consiglio e siamo certi che, a prescindere dell'orario di convocazione, la partecipazione dei cittadini sarà tanto massiccia da costituire il "trentasettesimo" consigliere comunale in aula. Saremo presenti, la città sarà presente in massa perché non è possibile che un Ministero risponda in quel modo beffandosi del Consiglio comunale e di una città. Non è possibile che un deposito di Gnl debba essere collocato in un sito scelto, in modo incomprensibilmente poco accorto, dalla **Autorità portuale** condizionando lo sviluppo di un porto e di una città e costituisca per di più un pericolo per la popolazione. Non è accettabile che si debbano imporre ancora oggi, dopo tutto quello che abbiamo pagato, scelte deleterie che ipoteceranno il futuro della città per altri trent'anni (tanto durerebbe la concessione data a Edison). Ciò non è ammissibile soprattutto in una democrazia, se ancora lo siamo. Se l'ente **portuale** ritiene necessario questo deposito lo faccia a Bari e vedremo come i suoi cittadini reagiranno e non si scambino come becero campanilismo o altro. La nostra attenzione sulla

Brindisi Report

Brindisi

politica, sugli amministratori e sulle varie parti sociali sarà massima e non accetteremo fatalismi di sorta perché la città scenderà in piazza.

Brindisi Report

Brindisi

Incidente aeronautico e operazioni antinquinamento: esercitazione in mare

La Capitaneria di **Porto** di **Brindisi** ha organizzato una esercitazione complessa finalizzata a testare il livello di prontezza di tutti gli operatori che sono chiamati a fronteggiare eventuali emergenze in mare. Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by **BRINDISI** - La Capitaneria di **Porto** di **Brindisi** ha organizzato una esercitazione complessa finalizzata a testare il livello di prontezza di tutti gli operatori che sono chiamati a fronteggiare eventuali emergenze in mare. Sotto il coordinamento della Sala operativa della Guardia costiera di **Brindisi** è stato predisposto uno scenario che ha visto il susseguirsi di diverse emergenze, a partire dalla segnalazione, da parte della torre di controllo aeroportuale, di un incidente aeronautico dal quale sono scaturite le operazioni Sar e antinquinamento. L'attività addestrativa ha visto la partecipazione di due unità navali Guardia Costiera, un battello della Sezione Operativa Navale della Guardia di Finanza e dei locali servizi tecnico-nautici (rimorchiatori, piloti ed ormeggiatori). Nel contenimento e nella rimozione degli inquinanti ipoteticamente sversatisi in mare significativo è stato l'impiego ed il contributo fornito dalle unità disinquinanti delle Società "D'Oriano" ed "Ecologica", imprese portuali che forniscono, tra gli altri, servizi di antinquinamento marino. Ha, inoltre, preso parte al momento addestrativo personale coordinatore delle emergenze del servizio 118 che, presso la Sala Operativa della Capitaneria di **Porto** di **Brindisi**, ha potuto familiarizzare con le procedure del caso ed approfondire la conoscenza dell'organizzazione di ricerca e soccorso in mare. Il Capo del Compartimento marittimo di **Brindisi**, vapitano di Vascello Luigi Amitrano, evidenzia l'estrema utilità di tali esercitazioni, plaudendo all'apporto sinergico di tutti gli attori interessati, con i quali c'è il reciproco convincimento che tale collaborazione non può che concorrere proficuamente nella salvaguardia della vita umana in mare e nella tutela dell'ambiente marino.



Il Nautilus

Brindisi

Marine di Puglia: lo sviluppo a misura di destinazione

"Lo sviluppo a misura di destinazione" è il titolo del focus di co-progettazione per le imprese e la governance turistica, per l'organizzazione dell'offerta e della destinazione "Marine di Puglia", che si svolgerà il prossimo 14 dicembre alle 10,00 presso la Camera di Commercio di **Brindisi**, nella Sala Alfredo Malcarne. Sono invitate le imprese del settore turistico/ricettivo, le amministrazioni pubbliche e gli stakeholder locali. È uno dei quattro workshop sulla destinazione "Marine di Puglia", nell'ambito del Fondo di Perequazione 2021/2022, in coerenza con le linee programmatiche sul Turismo, frutto della collaborazione fra Unioncamere Puglia e le cinque Camere di Commercio pugliesi, con il supporto tecnico di Isnart - Istituto Nazionale di Ricerche sul Turismo. Nell'incontro si punta a consolidare e valorizzare l'attrattività del territorio attraverso lo strumento delle destinazioni turistiche e degli attrattori culturali. Una strategia di sistema che mira: -al rafforzamento e alla qualificazione delle iniziative di promozione e sviluppo locale, dell'offerta turistica integrata, coordinata e sostenibile; -a garantire una migliore esperienza di turismo; -a costruire una cultura turistica della destinazione, anche in termini di impatto con la comunità locale. L'incontro prevede i saluti del Commissario Straordinario della CCIAA **Brindisi** - Antonio D'AMORE , a seguire gli interventi di Mariza Righetti - Isnart - "L'Osservatorio sull'economia del turismo delle Camere di Commercio: il turismo in Puglia, analisi e tendenze"; Giovanna Tinunin - Isnart: "La destinazione Marine di Puglia" e le testimonianze di Giuseppe Danese - Distretto produttivo della Nautica da Diporto Puglia e di Enzo Di Roma - Consorzio Albergatori Carovigno-Monopoli. Verranno organizzati dei tavoli di lavoro il cui obiettivo è far emergere le reali esigenze e le necessità degli operatori del territorio e degli stakeholder turistici della destinazione.



Il Nautilus

Brindisi

ESERCITAZIONE COMPLESSA ORGANIZZATA DALLA GUARDIA COSTIERA DI BRINDISI

La scorsa settimana la Capitaneria di **Porto** di **Brindisi** ha organizzato una esercitazione complessa, rientrando in quelle annualmente previste dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di **Porto**, finalizzata a testare il livello di prontezza di tutti gli operatori che sono chiamati a fronteggiare eventuali emergenze in mare. Sotto il coordinamento della Sala Operativa della Guardia Costiera di **Brindisi** è stato predisposto uno scenario che ha visto il susseguirsi di diverse emergenze, a partire dalla segnalazione, da parte della torre di controllo aeroportuale, di un incidente aeronautico dal quale sono scaturite le operazioni SAR e antinquinamento. L'attività addestrativa ha visto la partecipazione di due unità navali Guardia Costiera, un battello della Sezione Operativa Navale della Guardia di Finanza e dei locali servizi tecnico-nautici (rimorchiatori, piloti ed ormeggiatori). Nel contenimento e nella rimozione degli inquinanti ipoteticamente sversatisi in mare significativo è stato l'impiego ed il contributo fornito dalle unità disinquinanti delle Società "D'Oriano" ed "Ecologica", imprese portuali che forniscono, tra gli altri, servizi di antinquinamento marino. Ha, inoltre, preso parte al momento addestrativo personale coordinatore delle emergenze del servizio 118 che, presso la Sala Operativa della Capitaneria di **Porto** di **Brindisi**, ha potuto familiarizzare con le procedure del caso ed approfondire la conoscenza dell'organizzazione di ricerca e soccorso in mare. Il Capo del Compartimento Marittimo di **Brindisi**, Capitano di Vascello Luigi AMITRANO, evidenzia l'estrema utilità di tali esercitazioni, plaudendo all'apporto sinergico di tutti gli attori interessati, con i quali c'è il reciproco convincimento che tale collaborazione non può che concorrere proficuamente nella salvaguardia della vita umana in mare e nella tutela dell'ambiente marino.



Informare

Taranto

L'ACGM conferma il no alla costituzione di un'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo a Taranto A seguito della marcia indietro dell'AdSP, l'antitrust non proporrà ricorso al TAR

Con parere motivato deliberato lo scorso 2 ottobre, l'**Autorità** Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) aveva dichiarato illegittima la delibera dello scorso 4 agosto del Comitato di gestione dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ionio** relativa alla costituzione di un'agenzia per la fornitura di lavoro temporaneo nella forma giuridica di società a responsabilità limitata a partecipazione mista pubblico privata ex articolo 17 del decreto legislativo n. 175/2016. Sul proprio ultimo bollettino l'AGCM spiega di aver «ritenuto che tale deliberazione fosse illegittima per i seguenti motivi: l'indebita partecipazione di controllo al capitale sociale della società mista, non rispondente alle finalità istituzionali dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ionio**, in violazione dell'articolo 4 del d.lgs. n. 175/2016; la significativa carenza di motivazione analitica circa la modalità di affidamento scelta e le ragioni del mancato ricorso al mercato, in violazione dell'articolo 5 del d.lgs. n. 175/2016». L'authority antitrust ha ricordato che, «in riscontro al parere, l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ionio** ha adottato la delibera n. 13 del 23 ottobre 2023, con la quale ha annullato in autotutela il provvedimento oggetto di contestazione. L'**Autorità** ha ritenuto che l'annullamento del provvedimento contestato da parte dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ionio** sia sufficiente a far venire meno le violazioni riscontrate nel proprio parere motivato. Pertanto, preso atto dell'adeguamento dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ionio** al parere motivato del 2 ottobre 2023, l'**Autorità** ha deliberato, nella riunione del 28 novembre 2023, di non proporre ricorso al TAR Puglia - Lecce contro la deliberazione in oggetto».

Informare

L'ACGM conferma il no alla costituzione di un'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo a Taranto A seguito della marcia indietro dell'AdSP, l'antitrust non proporrà ricorso al TAR



12/05/2023 09:52

Con parere motivato deliberato lo scorso 2 ottobre, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) aveva dichiarato illegittima la delibera dello scorso 4 agosto del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio relativa alla costituzione di un'agenzia per la fornitura di lavoro temporaneo nella forma giuridica di società a responsabilità limitata a partecipazione mista pubblico privata ex articolo 17 del decreto legislativo n. 175/2016. Sul proprio ultimo bollettino l'AGCM spiega di aver «ritenuto che tale deliberazione fosse illegittima per i seguenti motivi: l'indebita partecipazione di controllo al capitale sociale della società mista, non rispondente alle finalità istituzionali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, in violazione dell'articolo 4 del d.lgs. n. 175/2016; la significativa carenza di motivazione analitica circa la modalità di affidamento scelta e le ragioni del mancato ricorso al mercato, in violazione dell'articolo 5 del d.lgs. n. 175/2016». L'authority antitrust ha ricordato che, «in riscontro al parere, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha adottato la delibera n. 13 del 23 ottobre 2023, con la quale ha annullato in autotutela il provvedimento oggetto di contestazione. L'Autorità ha ritenuto che l'annullamento del provvedimento contestato da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio sia sufficiente a far venire meno le violazioni riscontrate nel proprio parere motivato. Pertanto, preso atto dell'adeguamento dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio al parere motivato del 2 ottobre 2023, l'Autorità ha deliberato, nella riunione del 28 novembre 2023, di non proporre ricorso al TAR Puglia - Lecce contro la deliberazione in oggetto».

Per la prima volta in Italia il veliero più grande dell'America Latina

È arrivato a **Taranto** il veliero della Marina militare peruviana BPA "Unión", il più grande e veloce dell'America Latina. Con l'arrivo della "UNIÓN", l'Ambasciata del Perù dà inizio alle attività commemorative per i 150 anni dalla firma del Trattato di Amicizia, Commercio e Navigazione tra Perù e Italia. Dopo aver visitato diversi porti del Pacifico e dell'Asia, il veliero è approdato nel **porto** di **Taranto** dove resterà fino al 7 dicembre, per poi dirigersi al **porto** romano di Civitavecchia dove attraccherà e farà una sosta dal 12 al 17, per finire il suo percorso di navigazione a La Spezia, dal 19 al 22 dicembre. Durante la sua permanenza nei porti italiani potrà essere visitato dal pubblico. La B.A.P. "UNIÓN" nei suoi dieci mesi di navigazione raggiungerà 20 porti in 14 Paesi. L'equipaggio è guidato dal Capitano José Luis Arce ed è composto da 23 ufficiali; 100 cadetti e 124 i membri dell'equipaggio, oltre a 2 ufficiali ospiti provenienti da Australia e Canada. A far parte dell'equipaggio, con diverse responsabilità, anche 47 donne, a testimonianza della loro effettiva integrazione professionale nelle varie istituzioni militari peruviane. L'"UNIÓN" si distingue per essere una nave ecologica, in quanto trascorrerà il 58% del tempo di circumnavigazione spinta dalle vele, riducendo significativamente le emissioni di carbonio e diffondendo un messaggio di sostenibilità ambientale e di protezione degli ecosistemi marini.



Rai News

Taranto

Nel porto di Taranto la nave a vela più grande e veloce dell'America Latina

Si tratta della nave-scuola della Marina militare peruviana, la B.A.P. Unión A **Taranto** la nave a vela più grande e veloce dell'America Latina: si tratta della nave-scuola della Marina militare peruviana, la B.A.P. Unión, che funge da Ambasciata Itinerante del Perù nel viaggio di "Circumnavigazione 2023-2024". Il 5 e 6 dicembre aperte le visite al pubblico del veliero, ormeggiato alla banchina 1 del **Porto** Mercantile. Con l'arrivo della nave, l'Ambasciata del Perù dà inizio alle attività commemorative per i 150 anni dalla firma del Trattato di Amicizia, Commercio e Navigazione tra Perù e Italia.



Agenparl

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

PORTI, M5S: SALVINI SGOMITA SU ETS MA NEANCHE LESSE NOSTRO EMENDAMENTO SU GIOIA TAURO

(AGENPARL) - mar 05 dicembre 2023 PORTI, M5S: SALVINI SGOMITA SU ETS MA NEANCHE LESSE NOSTRO EMENDAMENTO SU **GIOIA TAURO**
 PORTI, M5S: SALVINI SGOMITA SU ETS MA NEANCHE LESSE NOSTRO EMENDAMENTO SU **GIOIA TAURO** ROMA, 5 DIC. 2023 - "Su Ets e i nuovi meccanismi di tassazione previsti dal Green Deal per le grandi navi nei porti, Salvini sgomita e si dimena da giorni. Le sue parole di questi giorni però cozzano e non poco con l'iter dell'ultima legge di delegazione europea, quando il M5s presentò uno specifico emendamento per tutelare il **porto** di **Gioia Tauro** proprio da quei meccanismi, a fine di non compromettere la competitività dello scalo calabrese, oggi tra i porti più importanti del Mediterraneo per il trasporto merci. Quell'emendamento fu bocciato senza neanche essere letto da anima viva nella maggioranza. Quindi registriamo un Salvini che predica bene e razzola, come spesso gli accade, molto male. E nel governo Meloni su questo mood è in abbondante compagnia". Così in una nota i deputati M5s in comm. Trasporti Antonino Iaria, Luciano Cantone, Roberto Traversi e Giorgio Fede. --
 ---- Ufficio Stampa Parlamento Movimento 5 Stelle.



12/05/2023 18:30

(AGENPARL) - mar 05 dicembre 2023 PORTI, M5S: SALVINI SGOMITA SU ETS MA NEANCHE LESSE NOSTRO EMENDAMENTO SU GIOIA TAURO PORTI, M5S: SALVINI SGOMITA SU ETS MA NEANCHE LESSE NOSTRO EMENDAMENTO SU GIOIA TAURO ROMA, 5 DIC. 2023 - "Su Ets e i nuovi meccanismi di tassazione previsti dal Green Deal per le grandi navi nei porti, Salvini sgomita e si dimena da giorni. Le sue parole di questi giorni però cozzano e non poco con l'iter dell'ultima legge di delegazione europea, quando il M5s presentò uno specifico emendamento per tutelare il porto di Gioia Tauro proprio da quei meccanismi, a fine di non compromettere la competitività dello scalo calabrese, oggi tra i porti più importanti del Mediterraneo per il trasporto merci. Quell'emendamento fu bocciato senza neanche essere letto da anima viva nella maggioranza. Quindi registriamo un Salvini che predica bene e razzola, come spesso gli accade, molto male. E nel governo Meloni su questo mood è in abbondante compagnia". Così in una nota i deputati M5s in comm. Trasporti Antonino Iaria, Luciano Cantone, Roberto Traversi e Giorgio Fede. ---- Ufficio Stampa Parlamento Movimento 5 Stelle.

Agostinelli (Porti Mari Tirreno Meridionale e Ionio): bene Salvini a Bruxelles su moratoria Ets

(FERPRESS) Gioia Tauro, 5 DIC Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, manifesta la propria soddisfazione in merito all'intervento del Ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, in seno al Consiglio Ue Trasporti a Bruxelles. Bene ha fatto il ministro Salvini ha detto Agostinelli che, alla ricerca di convergenze più ampie sulla proposta di moratoria dell'Ets, in occasione della riunione dei Ministri dei Trasporti dei Paesi membri in Consiglio Ue, ha posto l'attenzione sui possibili effetti negativi che la direttiva potrebbe generare su alcuni **porti** del Mediterraneo, come Gioia Tauro, evidenziando, altresì, quanto le nuove tasse danneggino il trasporto marittimo e la competitività Ue, senza salvaguardare l'ambiente.

FerPress

Agostinelli (Porti Mari Tirreno Meridionale e Ionio): bene Salvini a Bruxelles su moratoria Ets



12/05/2023 15:06

Ue Trasporti a Bruxelles L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + Iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Il presidente dell'AdSP ha ribadito i rischi per il porto di Gioia Tauro

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha espresso la propria soddisfazione in merito all'intervento di ieri del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, al Consiglio UE Trasporti a Bruxelles. «Bene ha fatto il ministro Salvini - ha detto Agostinelli - che, alla ricerca di convergenze più ampie sulla proposta di moratoria dell'ETS, in occasione della riunione dei ministri dei Trasporti dei Paesi membri in Consiglio UE, ha posto l'attenzione sui possibili effetti negativi che la direttiva potrebbe generare su alcuni porti del Mediterraneo, come **Gioia Tauro**, evidenziando, altresì, quanto le nuove tasse danneggino il trasporto marittimo e la competitività UE, senza salvaguardare l'ambiente». Un rischio, quello sottolineato da Salvini a Bruxelles, di cui tuttavia si è discusso assai poco in occasione della riunione di ieri dei ministri dei Trasporti dell'Unione Europea e che evidentemente dovrà ormai essere affrontato alla luce del primo impatto sui servizi marittimi di linea, e quindi sui porti, della direttiva europea che ha incluso il trasporto marittimo nel sistema EU ETS per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra e che entrerà in vigore il prossimo primo gennaio.



Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio - Dichiarazione del presidente Agostinelli in merito all'intervento del ministro Salvini

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, **Andrea Agostinelli**, manifesta la propria soddisfazione in merito all'intervento del Ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, in seno al Consiglio Ue Trasporti a Bruxelles. <Agostinelli - che, alla ricerca di convergenze più ampie sulla proposta di moratoria dell'Ets, in occasione della riunione dei Ministri dei Trasporti dei Paesi membri in Consiglio Ue, ha posto l'attenzione sui possibili effetti negativi che la direttiva potrebbe generare su alcuni porti del Mediterraneo, come Gioia Tauro, evidenziando, altresì, quanto le nuove tasse danneggino il trasporto marittimo e la competitività Ue, senza salvaguardare l'ambiente>>.

Informatore Navale

AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio - Dichiarazione del presidente Agostinelli in merito all'intervento del ministro Salvini



12/05/2023 21:11

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, manifesta la propria soddisfazione in merito all'intervento del Ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, in seno al Consiglio Ue Trasporti a Bruxelles. «Bene ha fatto il ministro Salvini - ha detto Agostinelli - che, alla ricerca di convergenze più ampie sulla proposta di moratoria dell'Ets, in occasione della riunione dei Ministri dei Trasporti dei Paesi membri in Consiglio Ue, ha posto l'attenzione sui possibili effetti negativi che la direttiva potrebbe generare su alcuni porti del Mediterraneo, come Gioia Tauro, evidenziando, altresì, quanto le nuove tasse danneggino il trasporto marittimo e la competitività Ue, senza salvaguardare l'ambiente»>>.

Ship Mag

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Allarme Ets, Agostinelli: "Bene l'intervento di Salvini nel consiglio d'Europa

"Giusto porre l'attenzione sui possibili effetti negativi che la direttiva potrebbe generare su alcuni porti del Mediterraneo" Gioia Tauro - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, **Andrea Agostinelli**, manifesta la propria soddisfazione in merito all'intervento del Ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, in seno al Consiglio Ue Trasporti a Bruxelles. " Bene ha fatto il ministro Salvini - ha detto **Agostinelli** - che, alla ricerca di convergenze più ampie sulla proposta di moratoria dell'Ets, i n occasione della riunione dei Ministri dei Trasporti dei Paesi membri in consiglio Ue , ha posto l'attenzione sui possibili effetti negativi che la direttiva potrebbe generare su alcuni porti del Mediterraneo, come Gioia Tauro, evidenziando, altresì, quanto le nuove tasse danneggino il trasporto marittimo e la competitività Ue, senza salvaguardare l'ambiente".



Olbia Notizie

Olbia Golfo Aranci

Anche a Olbia capitaneria di porto e vigili del fuoco celebrano la patrona Santa Barbara

OLBIA. ieri mattina, lunedì 4 dicembre, ad **Olbia**, nell'ambito della cornice della Chiesa di San Paolo Apostolo, è stata officiata la Santa Messa per la festività di Santa Barbara, Patrona della Marina Militare e dei Vigili del Fuoco, dal Parroco Don Giovanni Satta. A testimoniare l'ormai consolidata collaborazione tra la Capitaneria di **porto** ed i Vigili del Fuoco, anche quest'anno le celebrazioni sono state svolte congiuntamente. «Sottolineo l'importanza dello spirito di sacrificio, che accompagna il personale della Guardia Costiera e dei Vigili del Fuoco nell'adempimento dei propri compiti istituzionali, rivolto per entrambi, al servizio della salvaguardia dell'altrui incolumità» - ha detto il Direttore Marittimo della Sardegna Settentrionale, Capitano di Vascello Giorgio Castronuovo ringraziando le Autorità e gli ospiti - «che hanno voluto, in un numero così elevato, condividere la celebrazione di una festa per noi fortemente sentita». Per il Corpo dei Vigili del Fuoco era presente Massimo Fiori, Capo del distaccamento di **Olbia**. Sono intervenuti alla cerimonia, il Vice Prefetto di Sassari Dott. Marcello Oggianu, il Vice Sindaco di **Olbia** Sabrina Serra, e le massime Autorità civili e militari della città di **Olbia** e della Regione Sardegna, oltre una nutrita rappresentanza del personale della Marina in congedo, dell'Associazione marinai d'Italia. Ad animare la celebrazione della Santa Messa ha partecipato il coro degli alunni della scuola primaria dell'Istituto di San Vincenzo di **Olbia**, che ha testimoniato ulteriormente la vicinanza del territorio alle tradizioni della Marina Militare e dei Vigili del Fuoco. Al termine della funzione religiosa il Direttore Marittimo, il Vice Prefetto e il Vice Sindaco hanno consegnato 10 attestati di pubblica benemerita al merito civile, rilasciato dal Ministro dell'Interno, in favore del personale della Capitaneria di **porto** di **Olbia** che aveva operato il 18 e 19 novembre 2013 in occasione della terribile alluvione che ha colpito il Comune di **Olbia**. © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.



12/05/2023 11:02

OLBIA. ieri mattina, lunedì 4 dicembre, ad **Olbia**, nell'ambito della cornice della Chiesa di San Paolo Apostolo, è stata officiata la Santa Messa per la festività di Santa Barbara, Patrona della Marina Militare e dei Vigili del Fuoco, dal Parroco Don Giovanni Satta. A testimoniare l'ormai consolidata collaborazione tra la Capitaneria di porto ed i Vigili del Fuoco, anche quest'anno le celebrazioni sono state svolte congiuntamente. «Sottolineo l'importanza dello spirito di sacrificio, che accompagna il personale della Guardia Costiera e dei Vigili del Fuoco nell'adempimento dei propri compiti istituzionali, rivolto per entrambi, al servizio della salvaguardia dell'altrui incolumità» - ha detto il Direttore Marittimo della Sardegna Settentrionale, Capitano di Vascello Giorgio Castronuovo ringraziando le Autorità e gli ospiti - «che hanno voluto, in un numero così elevato, condividere la celebrazione di una festa per noi fortemente sentita». Per il Corpo dei Vigili del Fuoco era presente Massimo Fiori, Capo del distaccamento di **Olbia**. Sono intervenuti alla cerimonia, il Vice Prefetto di Sassari Dott. Marcello Oggianu, il Vice Sindaco di **Olbia** Sabrina Serra, e le massime Autorità civili e militari della città di **Olbia** e della Regione Sardegna, oltre una nutrita rappresentanza del personale della Marina in congedo, dell'Associazione marinai d'Italia. Ad animare la celebrazione della Santa Messa ha partecipato il coro degli alunni della scuola primaria dell'Istituto di San Vincenzo di **Olbia**, che ha testimoniato ulteriormente la vicinanza del territorio alle tradizioni della Marina Militare e dei Vigili del Fuoco. Al termine della funzione religiosa il Direttore Marittimo, il Vice Prefetto e il Vice Sindaco hanno consegnato 10 attestati di pubblica benemerita al merito civile, rilasciato dal Ministro dell'Interno, in favore del personale della Capitaneria di porto di **Olbia** che aveva operato il 18 e 19 novembre 2013 in occasione della terribile alluvione che ha colpito il Comune di **Olbia**. © Riproduzione non consentita senza

Tutti a bordo con la Lega Navale

ROMA - La Lega Navale Italiana ha promosso una serie di iniziative sociali in occasione di domenica scorsa 3 dicembre, giornata internazionale delle persone con disabilità, ricorrenza istituita dalle Nazioni Unite nel 1992. La giornata, come noto, mira a promuovere la consapevolezza sulle questioni relative alle disabilità e l'impegno per il benessere e i diritti delle persone con disabilità, obiettivi che rientrano nella missione istituzionale della Lega Navale Italiana, da sempre impegnata in favore dell'inclusione sociale e dell'avvicinamento al mare e alle acque interne per tutti, senza alcuna barriera. "Tutti a bordo con la Lega Navale, nessuno escluso" è il motto che unisce tutte le attività della Lega Navale Italiana per il 3 dicembre. Nell'occasione le sezioni della Lega Navale Italiana hanno organizzato diverse attività di nautica solidale con le Hansa 303, imbarcazioni inclusive dalle vele colorate che consentono a tutti di vivere il contatto con l'acqua in sicurezza. La LNI, ad oggi, è l'associazione che possiede il maggior numero di queste derive in Italia, con 63 imbarcazioni. Nel Lazio, le Sezioni di Rieti-Lago del Turano, Lido di Ostia, Pomezia e Latina si sono unite in una giornata di vela solidale nelle acque del Lago del Turano (Rieti), con la possibilità per tutti di veleggiare su cinque imbarcazioni Hansa 303 con il supporto degli istruttori della LNI. In Piemonte, sul Lago Maggiore, la Sezione LNI di Arona ha inaugurato un nuovo elevatore che renderà la sede sociale pienamente accessibile. Le attività proseguiranno con il varo della nuova Hansa 303, ricevuta in comodato d'uso dal Comune di Arona e con uscite in barca a bordo delle altre derive inclusive della Sezione. Sulla sponda lombarda del Lago Maggiore, la Sezione di Varese ha aperto nella sua sede, la mostra fotografica "NavighiAmo: esperienza in barca con ragazzi fragili". In Sicilia, la Sezione LNI di Riposto, con il Centro Siciliano di Riabilitazione C.S.R. e il patrocinio del Comune di Riposto, promuove per sabato 2 dicembre dalle ore 9.00 presso il Marina di Riposto un'esercitazione pratica di arte marinaresca e di educazione ambientale e un'uscita in mare sulle imbarcazioni sociali della Sezione. In favore di un "mare senza barriere", la Sezione LNI di Acì Trezza naviga a vela con l'Associazione 20 novembre 1989. Appuntamento alle ore 10 al Molo nord-ovest di Acì Trezza. In Sardegna, la Lega Navale di Cagliari insieme alla Sezione LNI di Villasimius ha organizzato presso la sede di Su Siccu, dalle ore 9.30 alle 11, la conferenza "Gli sport nautici per persone con disabilità", con le testimonianze di dirigenti, istruttori e atleti della LNI. A seguire, dimostrazioni a mare delle discipline sportive.



ROMA - La Lega Navale Italiana ha promosso una serie di iniziative sociali in occasione di domenica scorsa 3 dicembre, giornata internazionale delle persone con disabilità, ricorrenza istituita dalle Nazioni Unite nel 1992. La giornata, come noto, mira a promuovere la consapevolezza sulle questioni relative alle disabilità e l'impegno per il benessere e i diritti delle persone con disabilità, obiettivi che rientrano nella missione istituzionale della Lega Navale Italiana, da sempre impegnata in favore dell'inclusione sociale e dell'avvicinamento al mare e alle acque interne per tutti, senza alcuna barriera. "Tutti a bordo con la Lega Navale, nessuno escluso" è il motto che unisce tutte le attività della Lega Navale Italiana per il 3 dicembre. Nell'occasione le sezioni della Lega Navale Italiana hanno organizzato diverse attività di nautica solidale con le Hansa 303, imbarcazioni inclusive dalle vele colorate che consentono a tutti di vivere il contatto con l'acqua in sicurezza. La LNI, ad oggi, è l'associazione che possiede il maggior numero di queste derive in Italia, con 63 imbarcazioni. Nel Lazio, le Sezioni di Rieti-Lago del Turano, Lido di Ostia, Pomezia e Latina si sono unite in una giornata di vela solidale nelle acque del Lago del Turano (Rieti), con la possibilità per tutti di veleggiare su cinque imbarcazioni Hansa 303 con il supporto degli istruttori della LNI. In Piemonte, sul Lago Maggiore, la Sezione LNI di Arona ha inaugurato un nuovo elevatore che renderà la sede sociale pienamente accessibile. Le attività proseguiranno con il varo della nuova Hansa 303, ricevuta in comodato d'uso dal Comune di Arona e con uscite in barca a bordo delle altre derive inclusive della Sezione. Sulla sponda lombarda del Lago Maggiore, la Sezione di Varese ha aperto nella sua sede, la mostra fotografica "NavighiAmo: esperienza in barca con ragazzi fragili". In Sicilia, la Sezione LNI di Riposto, con il Centro Siciliano di Riabilitazione C.S.R. e il patrocinio del Comune di Riposto, promuove per sabato 2 dicembre dalle ore 9.00 presso il Marina di Riposto un'esercitazione pratica di arte marinaresca e di

Messina, smascherata la bufala del traghettamento veloce "a batteria"

Dopo due anni cade finalmente il mito del traghettamento veloce che qualcuno si aspettava grazie alle locomotive a batteria. Proprio ieri, presentando la Winter Experience del Polo Passeggeri del Gruppo FS, vale a dire il nuovo orario invernale dei servizi ferroviari, è stato reso noto che: " Dal 10 dicembre, il traghettamento di alcuni Intercity tra Calabria e Sicilia sarà effettuato con locomotore a batterie, con un conseguente risparmio in termini di emissioni ". Così recitava testualmente il comunicato del Gruppo, fornendoci due importanti informazioni. Innanzitutto che dopo oltre un anno di "sperimentazione", entrano finalmente in esercizio queste locomotive a batteria. Risale infatti al 14 ottobre 2022 l'arrivo a **Messina** centrale delle prime due locomotive, della serie E464 (), da utilizzare nei collegamenti Sicilia-continente e viceversa, con una modifica tecnica inedita: l'alimentazione a batterie ricaricabili per potersi muovere in assenza di alimentazione aerea. Una modifica essenziale per poter effettuare le manovre di entrata ed uscita dalle navi traghetto in corrispondenza delle invasature di **Messina** marittima e Villa S. Giovanni, senza l'utilizzo dei locomotori di manovra a trazione diesel.

Va sottolineato, comunque, che secondo il comunicato, la novità, dopo oltre un anno, riguarda soltanto "alcuni Intercity". Meglio che niente. La seconda, interessantissima informazione, è che l'utilizzo di questi locomotori comporta soltanto un risparmio " in termini di emissioni " . La precisazione del gruppo FS non è casuale. Da quasi due anni, ovvero da quando questa novità fu preannunciata dall'allora Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini , i soliti sedicenti esperti del web pregustano, trepidanti, la svolta tecnologica che, finalmente, dovrebbe abbattere i tempi di traghettamento addirittura di un'ora. Invece, la novità riguarda solo le emissioni e non i tempi , per i quali non cambia proprio nulla, alla luce degli orari appena resi noti, oltre che della logica: immaginate cosa avrebbero dichiarato quelli del gruppo FS se si fosse risparmiato un solo minuto. Il sottoscritto, che di traghettamenti ne ha visti (e subiti, da passeggero) tanti e di meccanica della locomozione un po' ne capisce, aveva subito previsto come sarebbero andate le cose, e lo scrisse a chiare lettere oltre un anno fa, sempre e costantemente in perfetta solitudine. Riporto testualmente quanto affermai allora sul sito siciliainprogress (QUI il link all'articolo): " la possibilità di muovere le locomotive, con i relativi vagoni, verso le navi e viceversa senza l'ausilio dell'accoppiamento a locomotori di manovra, può consentire un risparmio di tempo molto limitato . C'è da scommettere che, una volta adottata la nuova modalità di imbarco, ci vorrà molto tempo affinché si abbiano, nell'orario ferroviario, le attese variazioni che, ad ogni modo, non potranno andare oltre la decina di minuti. Ci aspetta pertanto una lunga fase di verifica e di perfezionamento della nuova modalità, sfruttando i possibili (e comunque limitati) guadagni in termini



Dopo due anni cade finalmente il mito del traghettamento veloce che qualcuno si aspettava grazie alle locomotive a batteria. Proprio ieri, presentando la Winter Experience del Polo Passeggeri del Gruppo FS, vale a dire il nuovo orario invernale dei servizi ferroviari, è stato reso noto che: " Dal 10 dicembre, il traghettamento di alcuni Intercity tra Calabria e Sicilia sarà effettuato con locomotore a batterie, con un conseguente risparmio in termini di emissioni ". Così recitava testualmente il comunicato del Gruppo, fornendoci due importanti informazioni. Innanzitutto che dopo oltre un anno di "sperimentazione", entrano finalmente in esercizio queste locomotive a batteria. Risale infatti al 14 ottobre 2022 l'arrivo a Messina centrale delle prime due locomotive, della serie E464 (), da utilizzare nei collegamenti Sicilia-continente e viceversa, con una modifica tecnica inedita: l'alimentazione a batterie ricaricabili per potersi muovere in assenza di alimentazione aerea. Una modifica essenziale per poter effettuare le manovre di entrata ed uscita dalle navi traghetto in corrispondenza delle invasature di Messina marittima e Villa S. Giovanni, senza l'utilizzo dei locomotori di manovra a trazione diesel. Va sottolineato, comunque, che secondo il comunicato, la novità, dopo oltre un anno, riguarda soltanto "alcuni Intercity". Meglio che niente. La seconda, interessantissima informazione, è che l'utilizzo di questi locomotori comporta soltanto un risparmio " in termini di emissioni " . La precisazione del gruppo FS non è casuale. Da quasi due anni, ovvero da quando questa novità fu preannunciata dall'allora Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini , i soliti sedicenti esperti del web pregustano, trepidanti, la svolta tecnologica che, finalmente, dovrebbe

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

di tempo per recuperare gli eventuali ritardi " Tutto chiaro, quindi. In quell'occasione, peraltro, fui persino troppo ottimista, prevedendo dieci minuti di accorciamento nei tempi. Invece, finora, neanche quelli. Con buona pace dei sognatori che ancora oggi ritengono che si possa velocizzare il traghettamento al punto tale da rendere superfluo il Ponte sullo Stretto . Gli stessi che da sempre fanno il tifo per qualsiasi intervento (farlocco) che possa dimostrare l'inutilità del collegamento stabile: dalle "navi lunghe" ai "treni corti" (magari AV). Invece, anche con le loco a batteria, i viaggiatori continueranno a sorbirsi più di 2 ore di attese, manovre e traversata in traghetto per percorrere i tre chilometri che separano la Sicilia dal continente. E le merci? Ovviamente, i pochi carri merci che corrono tra Sicilia e continente continueranno ad essere imbarcati mediante le vecchie locomotive da manovra. Niente paura: in fondo, si tratta, al massimo, di una coppia di treni al giorno, e non potrebbe essere altrimenti, grazie agli eccessivi costi del trasporto su ferro, gravato in maniera decisiva dal traghettamento. La quasi totalità delle merci da e per la Sicilia continuerà a viaggiare negli inquinanti TIR, traghettando sulle inquinatissime navi traghetto. Per la felicità degli ambientalisti che fino a due giorni fa sfilavano nel centro di **Messina** . Contro l'inquinamento? No, contro il Ponte sullo Stretto!

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ecco le motrici elettriche per ridurre i tempi di attraversamento dei treni nello Stretto VIDEO

Le operazioni di imbarco e sbarco saranno più rapide. Effettuate alcune prove che preludono all'entrata in funzione del nuovo sistema **MESSINA** - Prove tecniche per abbattere i tempi di traghettamento dei treni nello Stretto. Secondo la stima del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si guadagnerebbe circa un'ora di tempo, passando dalle 2 ore e 5 minuti attuali a poco più di sessanta minuti. Nei giorni scorsi è stato effettuato un test con l'utilizzo di motrici a batteria per le operazioni di ingresso e uscita dei vagoni dalle navi, sia nel **porto** di **Messina** sia in quello di Villa San Giovanni. Il video delle operazioni - che lascia presagire l'ormai prossima introduzione del nuovo sistema - è stato postato su Facebook dal viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi. "In attesa del ponte sullo Stretto - ha annunciato l'esponente leghista - ecco la prova del primo treno che entra a batterie in un traghetto per la Sicilia. Più veloce, meno inquinante, più sicuro. L'obiettivo è elettrificare una flotta di locomotive per il trasporto passeggeri, svincolandosi dal diesel". Il nuovo sistema, in verità, sarebbe dovuto entrare in funzione già dalla scorsa estate. Almeno secondo quanto era stato annunciato nel marzo del 2022, in occasione dell'inaugurazione della nave Iginia a **Messina**. I tempi però non sono stati rispettati. "Con il nuovo sistema - si leggeva nella scheda diffusa del ministero - che attrezza le attuali locomotive E464 con batterie a convertitore (da circa 400 kw), si potranno effettuare operazioni di imbarco e sbarco in modo autonomo ed ecologico, evitando la manovra con la locomotiva diesel", con una "riduzione dei tempi di traghettamento da 2 ore e 5 minuti a 1 ora e 5 minuti".



Ship Mag

Trapani

Liberty Lines festeggia il varo della nuova nave HSC Vittorio Morace

05 Dicembre 2023 Redazione Ha una lunghezza di 39,5 metri ed una capienza di 251 passeggeri **Trapani** - Liberty Lines, compagnia specializzata nel trasporto marittimo veloce per passeggeri, festeggia il varo della nuova nave HSC Vittorio Morace, la prima delle 9 innovative navi ibride veloci che entreranno in flotta entro il 2026. La cerimonia è avvenuta presso la sede del cantiere navale Astilleros Armon di Navia (Spagna), alla presenza di tutta la famiglia Morace. La Vittorio Morace con una lunghezza di 39,5 metri ed una capienza di 251 passeggeri, è la prima unità veloce HSC hybrid al mondo, è equipaggiata con due motori ibridi MTU-Rolls Royce, che le consentiranno di muoversi all'interno dei porti in modalità totalmente elettrica per poi ricaricare le batterie durante la navigazione a 30 nodi in mare aperto. "HSC Vittorio Morace nel nome del fondatore dell'azienda, recentemente scomparso, rappresenta l'impegno concreto di Liberty Lines per garantire un servizio sempre migliore nel rispetto dei delicati ecosistemi che caratterizzano le destinazioni della compagnia", si legge nella nota stampa.

Ship Mag

Liberty Lines festeggia il varo della nuova nave HSC Vittorio Morace



12/05/2023 13:42

05 Dicembre 2023 Redazione Ha una lunghezza di 39,5 metri ed una capienza di 251 passeggeri Trapani - Liberty Lines, compagnia specializzata nel trasporto marittimo veloce per passeggeri, festeggia il varo della nuova nave HSC Vittorio Morace, la prima delle 9 innovative navi ibride veloci che entreranno in flotta entro il 2026. La cerimonia è avvenuta presso la sede del cantiere navale Astilleros Armon di Navia (Spagna), alla presenza di tutta la famiglia Morace. La Vittorio Morace con una lunghezza di 39,5 metri ed una capienza di 251 passeggeri, è la prima unità veloce HSC hybrid al mondo, è equipaggiata con due motori ibridi MTU-Rolls Royce, che le consentiranno di muoversi all'interno dei porti in modalità totalmente elettrica per poi ricaricare le batterie durante la navigazione a 30 nodi in mare aperto. "HSC Vittorio Morace nel nome del fondatore dell'azienda, recentemente scomparso, rappresenta l'impegno concreto di Liberty Lines per garantire un servizio sempre migliore nel rispetto dei delicati ecosistemi che caratterizzano le destinazioni della compagnia", si legge nella nota stampa.

Agenparl

Focus

Porti, Campomenosi (Lega), Salvini porta questione Ets in Ue

(AGENPARL) - mar 05 dicembre 2023 Porti, Campomenosi (Lega), Salvini porta questione Ets in Ue Bruxelles, 5 dic - "Bene il vice premier e ministro Matteo Salvini che sui tavoli in Ue porta questioni concrete a difesa degli interessi del Paese. In primis la direttiva Ets, che rischia di danneggiare il nostro sistema portuale e la competitività dell'Italia nel nome dell'estremismo ideologico green promosso dall'attuale maggioranza con il sostegno di Pd e M5s. La Lega fin da subito ha contestato i contenuti della direttiva e proposto soluzioni. Sarebbe bastato condividere le nostre proposte di buon senso per evitare di trovarci nell'attuale situazione, nella quale la sinistra in fretta e furia cerca di rimediare all'errore. Anziché pensare alla Lega e ai suoi alleati in Ue che promuovono un'idea di Europa diversa, in molti dovrebbero riflettere sul fatto che mostri giuridici come Ets e tante altre ecofollie sono nati da questa maggioranza". Così in una nota Marco Campomenosi, capo delegazione Lega al Parlamento europeo. Leave A Reply.



Il Nautilus

Focus

Report on Green Shipping Corridor, nel 2023 iniziative raddoppiate

I corridoi di trasporto marittimo verde stanno emergendo come uno dei promettenti approcci per accelerare l'azione per il clima nel trasporto marittimo Dubai. Al vertice sul clima COP28 in corso a Dubai, questa iniziativa ha ricevuto un altro importante sostegno, con gli Stati Uniti, la Danimarca e il Maersk Mc-Kinney Moller Center impegnandosi a unire le forze per stabilire i corridoi globali verdi del sud. L'annuncio dei piani per l'ultima iniziativa di corridoio verde ha coinciso con il rilascio del 2023 Annual Progress Report on Green Shipping Corridor, preparato dal Global Maritime Forum per conto di Getting to Zero Coalition. Il rapporto rivela che il numero di iniziative di 'corridoio verde' in tutto il mondo è raddoppiato nell'ultimo anno da 21 a 44. Si prevede che il 2024 si rivelerà fondamentale per i corridoi verdi, sostenuti da maggiori impegni governativi per stabilire queste rotte e sostenuti per l'industria e i porti. "È, naturalmente, incoraggiante vedere l'emergere di così tante nuove iniziative di 'green shipping corridor' e la maggiore attuazione di quelli esistenti; ma l'altro lato di questo successo vede la portata di una nuova serie di sfide mentre i corridoi si avvicinano all'attuazione", ha dichiarato Jesse Fahnestock, direttore del progetto del Global Maritime Forum per la decarbonizzazione. Attualmente, la maggior parte dei piani per i corridoi verdi si concentrano sui porti del nord del pianeta. Tuttavia, il nuovo progetto mira a incorporare per la prima volta i paesi in via di sviluppo. Come parte del piano che è stato annunciato, il progetto condurrà studi di pre-fattibilità in Namibia, Panama e Fiji e in altri due paesi seguiranno presto. "Siamo di fronte a una transizione mondiale che deve essere inclusiva, giusta ed equa per essere veramente sostenibile: da est a ovest e da sud a nord. Questo è il motivo per cui siamo entusiasti di collaborare con i Governi degli Stati Uniti e danesi per stabilire i corridoi green della parte meridionale del globo con i paesi dell'America Latina, dell'Africa e del Pacifico", ha dichiarato Bo Cerup-Simonsen, CEO di Maersk McKinney-Moller Center per lo shipping di zero emissioni di carbonio. Il Ministro danese dell'Industria, delle Imprese e degli Affari Finanziari, Morten Bodskov, ha commentato: "Dobbiamo passare le navi portacontainer a nuovi combustibili, e questo può avvenire solo attraverso la collaborazione tra paesi in tutto il mondo e le società marittime. Questa partnership è un ottimo esempio di come dovremmo guidare la transizione verde in mare". Allo stesso modo, Anne Steffensen, CEO del Gruppo commerciale Danish Shipping, ha dichiarato: "Il progetto Global South Green Corridors è una brillante idea che aiuterà i paesi del Sud del mondo a fare un uso sostenibile delle loro risorse e nel dare un contributo vitale al raggiungimento dell'obiettivo dello shipping neutrale dal punto di vista climatico. È una vittoria per tutti". Il Report annuale sullo stato di avanzamento dello 'green shipping corridor' evidenzia tuttavia alcune



I corridoi di trasporto marittimo verde stanno emergendo come uno dei promettenti approcci per accelerare l'azione per il clima nel trasporto marittimo Dubai. Al vertice sul clima COP28 in corso a Dubai, questa iniziativa ha ricevuto un altro importante sostegno, con gli Stati Uniti, la Danimarca e il Maersk Mc-Kinney Moller Center impegnandosi a unire le forze per stabilire i corridoi globali verdi del sud. L'annuncio dei piani per l'ultima iniziativa di corridoio verde ha coinciso con il rilascio del 2023 Annual Progress Report on Green Shipping Corridor, preparato dal Global Maritime Forum per conto di Getting to Zero Coalition. Il rapporto rivela che il numero di iniziative di 'corridoio verde' in tutto il mondo è raddoppiato nell'ultimo anno da 21 a 44. Si prevede che il 2024 si rivelerà fondamentale per i corridoi verdi, sostenuti da maggiori impegni governativi per stabilire queste rotte e sostenuti per l'industria e i porti. "È, naturalmente, incoraggiante vedere l'emergere di così tante nuove iniziative di 'green shipping corridor' e la maggiore attuazione di quelli esistenti; ma l'altro lato di questo successo vede la portata di una nuova serie di sfide mentre i corridoi si avvicinano all'attuazione", ha dichiarato Jesse Fahnestock, direttore del progetto del Global Maritime Forum per la decarbonizzazione. Attualmente, la maggior parte dei piani per i corridoi verdi si concentrano sui porti del nord del pianeta. Tuttavia, il nuovo progetto mira a incorporare per la prima volta i paesi in via di sviluppo. Come parte del piano che è stato annunciato, il progetto condurrà studi di pre-fattibilità in Namibia, Panama e Fiji e in altri due paesi seguiranno presto. "Siamo di fronte a una transizione mondiale che deve essere inclusiva, giusta ed equa per essere veramente sostenibile: da est a ovest e da sud a nord. Questo è il motivo per cui siamo entusiasti di collaborare con i Governi degli Stati Uniti e danesi per stabilire i corridoi green della parte meridionale del globo con i paesi dell'America Latina, dell'Africa e del Pacifico", ha dichiarato Bo Cerup-Simonsen, CEO di Maersk McKinney Moller Center per lo shipping di zero emissioni di carbonio. Il Ministro danese dell'Industria, delle Imprese e degli Affari Finanziari, Morten Bodskov, ha commentato: "Dobbiamo passare le navi portacontainer a nuovi combustibili, e questo può avvenire solo attraverso la collaborazione tra paesi in tutto il mondo e le società marittime. Questa partnership

Il Nautilus

Focus

delle sfide che deve affrontare l'attuazione di corridoi verdi. La relazione identifica la necessità di prendere decisioni chiave sul carburante. Determinare il carburante prioritario è una considerazione chiave nell'esecuzione dei corridoi verdi. Tuttavia, è stato sottolineato, che l'industria marittima deve ancora stabilizzarsi sul carburante prossimo futuro per il trasporto verde, e questo sta influenzando la pianificazione dei corridoi verdi. Inoltre, la mobilitazione della domanda dei clienti per i corridoi verdi rimane bassa. Attualmente, solo cinque iniziative stanno coinvolgendo i proprietari di merci trasportate. L'ipotesi di base per la maggior parte dei proprietari di merci è che ci saranno costi aggiuntivi associati al trasporto marittimo verde e, senza condizioni di parità stabilite attraverso politiche globali o regionali, sono pronti a sopportare la maggior parte dei rischi. Nonostante le sfide, il Report conclude, in modo incoraggiante, che il sostegno ai corridoi verdi è in aumento. Si fa notare che, dopo due anni dalla Conferenza COP26 dell'adozione del concetto, i Governi sono ora direttamente coinvolti nelle iniziative. Molte delle iniziative si sono concentrate su porti chiave come Singapore, Rotterdam, Shanghai e Los Angeles, o regionali come il Pacifico nord-occidentale / Alaska, o il Baltico, ma con quest'ultimo annuncio la fiducia è in crescita e che sarà dato sostegno per i paesi in via di sviluppo che altrimenti potrebbero essere lasciati indietro nella pianificazione dei progetti dei 'green shipping corridor'. Abele Carruezzo.

Il Nautilus

Focus

Zero Emission Port Alliance lanciata alla COP28

(Foto courtesy ZEPA) APM Terminals con sede nei Paesi Bassi e l'operatore portuale DP World con sede negli Emirati Arabi Uniti hanno costituito la Zero Emission Port Alliance (ZEPA), una coalizione strategica a livello di settore che mira ad accelerare la strategia verso zero emissioni con sistemi elettrici a batteria per la movimentazione dei container (CHE, Container Handling Equipment) nei porti. Dubai. L'Alleanza dovrebbe iniziare le sue attività all'inizio del 2024 e l'adesione alla ZEPA è aperta a tutto il settore, compresi gli operatori dei terminal, i produttori di apparecchiature originali (OEMs Original Equipment Manufacturers), le Autorità portuali e gli Enti governativi. Durante la sessione della COP28, l'Alleanza APM Terminals e DP World ha spiegato che ZEPA lavorerà per aumentare l'adozione di sistemi elettrici a batteria per la movimentazione di container e a catalizzare ulteriori riduzioni delle emissioni nei porti. L'attenzione per gli impianti elettrici a batteria (BE-CHE, Battery-Electric- Container Handling Equipment) per la movimentazione dei container è spiegata in una ricerca pubblicata nello scorso ottobre. La ricerca è stata commissionata congiuntamente da APM Terminals e DP World. I risultati mostrano che è possibile per BE-CHE diventare il sistema più competitivo rispetto a quello diesel, in quanto è più conveniente, attraente e accessibile. Il punto è che occorre un'azione sinergica da parte dell'intero ecosistema portuale per renderla operativa nei prossimi due-otto anni. Il lavoro di ZEPA si concentra su quattro obiettivi chiave del work-programme per superare le sfide: - Incoraggiare la capacità di produzione su larga scala di BE-CHE da parte dei produttori e ridurre i costi dei prodotti; - Ridurre il costo delle batterie e delle soluzioni di ricarica, semplificare l'implementazione e aumentare l'interoperabilità delle apparecchiature; - Assicurare che gli operatori di terminal e l'infrastruttura di rete siano pronti per il lancio di BE-CHE & shore power-out; - Creare migliori condizioni di implementazione per le flotte a emissioni zero e contribuire ad accelerare l'adozione di CHE a emissioni zero. I membri di ZEPA informeranno sul programma di lavoro e i risultati in base alla loro esperienza pratica e alle loro esigenze. Attraverso la loro appartenenza, le aziende accelereranno la disponibilità di BE-CHE a prezzi accessibili e beneficeranno dei vantaggi derivanti dall'avere un posto al tavolo in questa azione collettiva a livello di settore. ZEPA è l'alleanza nata per operare nel rispetto delle leggi antitrust/concorrenziali e per promuovere la trasparenza sul processo e sullo stato di avanzamento delle sue attività. I risultati chiave saranno accessibili a tutto il settore, non solo ai membri di ZEPA, secondo DP World e APM Terminals. Abele Carruezzo.



(Foto courtesy ZEPA) APM Terminals con sede nei Paesi Bassi e l'operatore portuale DP World con sede negli Emirati Arabi Uniti hanno costituito la Zero Emission Port Alliance (ZEPA), una coalizione strategica a livello di settore che mira ad accelerare la strategia verso zero emissioni con sistemi elettrici a batteria per la movimentazione dei container (CHE, Container Handling Equipment) nei porti. Dubai. L'Alleanza dovrebbe iniziare le sue attività all'inizio del 2024 e l'adesione alla ZEPA è aperta a tutto il settore, compresi gli operatori dei terminal, i produttori di apparecchiature originali (OEMs Original Equipment Manufacturers), le Autorità portuali e gli Enti governativi. Durante la sessione della COP28, l'Alleanza APM Terminals e DP World ha spiegato che ZEPA lavorerà per aumentare l'adozione di sistemi elettrici a batteria per la movimentazione di container e a catalizzare ulteriori riduzioni delle emissioni nei porti. L'attenzione per gli impianti elettrici a batteria (BE-CHE, Battery-Electric- Container Handling Equipment) per la movimentazione dei container è spiegata in una ricerca pubblicata nello scorso ottobre. La ricerca è stata commissionata congiuntamente da APM Terminals e DP World. I risultati mostrano che è possibile per BE-CHE diventare il sistema più competitivo rispetto a quello diesel, in quanto è più conveniente, attraente e accessibile. Il punto è che occorre un'azione sinergica da parte dell'intero ecosistema portuale per renderla operativa nei prossimi due-otto anni. Il lavoro di ZEPA si concentra su quattro obiettivi chiave del work-programme per superare le sfide: - Incoraggiare la capacità di produzione su larga scala di BE-CHE da parte dei produttori e ridurre i costi dei prodotti; - Ridurre il costo delle batterie e delle soluzioni di ricarica, semplificare l'implementazione e aumentare l'interoperabilità delle apparecchiature; - Assicurare che gli operatori di terminal e l'infrastruttura di rete siano pronti per il lancio di BE-CHE & shore power-out; - Creare migliori condizioni di implementazione per le flotte a emissioni zero e contribuire ad

Crociere d'inverno al top

Paola Cocconcelli SANREMO - Crocierissime, il primo sito italiano interamente dedicato al mondo delle crociere, ha svolto una recente indagine sulle abitudini dei crocieristi italiani, che evidenzia un aumento del 50% nelle prenotazioni durante i ponti invernali rispetto allo scorso anno, sottolineando ancora una volta l'attuale trend positivo del settore delle crociere. Nonostante la lunga estate di quest'anno - scrive Crocierissime - gli italiani non rinunciano a una vacanza, magari al caldo, alla ricerca di momenti di relax e divertimento a bordo delle più belle ammiraglie delle principali compagnie di crociera. La destinazione prediletta per il prossimo ponte dell'Immacolata è l'itinerario di Dubai ed Emirati Arabi, meta che ha visto una notevole ascesa del 40% rispetto al 2022, quasi raggiungendo i livelli di prenotazioni delle crociere nel Mediterraneo Occidentale durante lo stesso periodo. Qui gli amanti del caldo possono godersi momenti di relax al sole e visitare le attrazioni più belle, come il Burj Khalifa a Dubai, lo stupendo grattacielo più alto del mondo, attorno al quale si affollano altri edifici da record come il Dubai Mall e la meravigliosa Dubai Fountain. Ma come ci si può aggiudicare la migliore offerta? È possibile prenotare una crociera last minute? A queste e altre domande risponde Paola Cocconcelli, consulente di Crocierissime. Come ci si assicura la migliore soluzione? "Le grandi compagnie di crociera propongono sempre ottime opportunità per stimolare la prenotazione anticipata 7-8 mesi prima del viaggio, offrendo il miglior prezzo garantito a parità di servizio e tariffa fino alla partenza" afferma Paola Cocconcelli. "Il crocierista dell'ultima ora, invece, il più delle volte si sta avvicinando per la prima volta ad una crociera e preferisce spendere il meno possibile per provare l'esperienza; questo è fattibile solo se decide di prenotare durante i mesi di bassa stagione, a causa di una maggiore disponibilità di cabine invendute". Di cosa bisogna tenere conto quando si prenota una vacanza in crociera last minute? "Non ci sono particolari accortezze per chi vuole partire all'ultimo minuto: l'importante è essere ben informati sui documenti di viaggio necessari per accedere a tutte le tappe che la nave toccherà. Si può per esempio andare ai Caraibi in Inverno anche senza passaporto, grazie alle soluzioni di imbarco in Guadalupa e Martinica che sono territori comunitari d'oltremare" dichiara la consulente di Crocierissime. Quali sono i porti dove solitamente si trovano le migliori offerte? "In Italia, i porti dove si ha la possibilità di risparmiare maggiormente sono quelli di Savona e Genova, da dove partono tutte le navi per il giro classico nel Mediterraneo. Il prezzo a persona sulla stessa crociera scende molto rispetto ad altri porti intermedi, questo grazie alla più alta offerta di posti letto, che viene anche commercializzata nei vari mercati esteri" prosegue la consulente Paola Cocconcelli. Quali sono i pacchetti all-inclusive per assicurarsi una vacanza "senza pensieri"?



Paola Cocconcelli SANREMO - Crocierissime, il primo sito italiano interamente dedicato al mondo delle crociere, ha svolto una recente indagine sulle abitudini dei crocieristi italiani, che evidenzia un aumento del 50% nelle prenotazioni durante i ponti invernali rispetto allo scorso anno, sottolineando ancora una volta l'attuale trend positivo del settore delle crociere. Nonostante la lunga estate di quest'anno - scrive Crocierissime - gli italiani non rinunciano a una vacanza, magari al caldo, alla ricerca di momenti di relax e divertimento a bordo delle più belle ammiraglie delle principali compagnie di crociera. La destinazione prediletta per il prossimo ponte dell'Immacolata è l'itinerario di Dubai ed Emirati Arabi, meta che ha visto una notevole ascesa del 40% rispetto al 2022, quasi raggiungendo i livelli di prenotazioni delle crociere nel Mediterraneo Occidentale durante lo stesso periodo. Qui gli amanti del caldo possono godersi momenti di relax al sole e visitare le attrazioni più belle, come il Burj Khalifa a Dubai, lo stupendo grattacielo più alto del mondo, attorno al quale si affollano altri edifici da record come il Dubai Mall e la meravigliosa Dubai Fountain. Ma come ci si può aggiudicare la migliore offerta? È possibile prenotare una crociera last minute? A queste e altre domande risponde Paola Cocconcelli, consulente di Crocierissime. Come ci si assicura la migliore soluzione? "Le grandi compagnie di crociera propongono sempre ottime opportunità per stimolare la prenotazione anticipata 7-8 mesi prima del viaggio, offrendo il miglior prezzo garantito a parità di servizio e tariffa fino alla partenza" afferma Paola Cocconcelli. "Il crocierista dell'ultima ora, invece, il più delle volte si sta avvicinando per la prima volta ad una crociera e preferisce spendere il meno possibile per provare l'esperienza; questo è fattibile solo se decide di prenotare durante i mesi di bassa stagione, a causa di una maggiore disponibilità di cabine invendute". Di cosa bisogna tenere conto quando si prenota una vacanza in crociera last minute? "Non ci sono particolari accortezze per chi vuole partire

La Gazzetta Marittima

Focus

"La crociera è un prodotto sempre più all-inclusive: rimangono le classiche prenotazioni di cabine con pensione completa, ma aumentano sempre di più i clienti che vogliono una soluzione che includa anche le bevande alcoliche e analcoliche, la caffetteria e le escursioni da pianificare già prima di partire! Sicuramente una vacanza all-inclusive conviene per chi vuole godersi la crociera al massimo" conclude Paola Cocconcelli.

GNV cerca personale di bordo

GENOVA - Arriva a Napoli la nuova campagna di recruiting di GNV Grandi Navi Veloci (Gruppo MSC) finalizzata alla presentazione delle opportunità di lavoro a bordo delle navi e l'inserimento di circa 350 nuove risorse, in vista della prossima stagione estiva. La ricerca di personale qualificato per le navi è uno dei temi di questi tempi anche per altre compagnie, a conferma di quanto il settore crociere e passeggeri stia tirando. La compagnia GNV sta organizzando una serie di open day dedicati alla conoscenza e selezione di nuovi candidati e il primo appuntamento è stato la "Due giorni campana" a Napoli nelle giornate di ieri ed oggi presso l'ufficio GNV a Stazioni Marittime (Molo Angioino). Le giornate sono finalizzate allo svolgimento di colloqui conoscitivi con i candidati e garantiranno inoltre a questi ultimi la possibilità di conoscere meglio l'azienda, la vita a bordo ma anche i numerosi e potenziali percorsi di carriera all'interno della Compagnia. La campagna di recruiting di GNV proseguirà poi nel 2024 toccando città come Palermo, Pizzo Calabro (VV), Molfetta (BA), Bari, Genova, Civitavecchia e Pozzallo (RG). GNV ricerca numerose professionalità con diversi gradi di esperienza e di seniority, tra questi personale di Macchina e di Coperta come ufficiali,ottonai, operai e frigoristi ma anche personale di gestione dell'Hotel come manager alberghieri e cuochi, garzoni e piccoli di camera. Si ricercano inoltre candidati che conoscano le lingue, in particolare la lingua araba, francese e spagnolo, per impieghi presso gli Uffici informazioni. Ai candidati che vorranno presentarsi agli open day sarà richiesto di portare con sé una copia del proprio CV aggiornato e, qualora avessero esperienze pregresse a bordo, del libretto di navigazione e della documentazione relativa ai corsi SCTW. La candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno supportati anche economicamente nell'effettuare i corsi di idoneità alla navigazione. Per l'invio dei CV è possibile consultare il sito della Compagnia www.gnv.it all'interno della sezione "Lavora con noi". Per ulteriori informazioni scrivere a crew@gnv.it.



GENOVA - Arriva a Napoli la nuova campagna di recruiting di GNV Grandi Navi Veloci (Gruppo MSC) finalizzata alla presentazione delle opportunità di lavoro a bordo delle navi e l'inserimento di circa 350 nuove risorse, in vista della prossima stagione estiva. La ricerca di personale qualificato per le navi è uno dei temi di questi tempi anche per altre compagnie, a conferma di quanto il settore crociere e passeggeri stia tirando. La compagnia GNV sta organizzando una serie di open day dedicati alla conoscenza e selezione di nuovi candidati e il primo appuntamento è stato la "Due giorni campana" a Napoli nelle giornate di ieri ed oggi presso l'ufficio GNV a Stazioni Marittime (Molo Angioino). Le giornate sono finalizzate allo svolgimento di colloqui conoscitivi con i candidati e garantiranno inoltre a questi ultimi la possibilità di conoscere meglio l'azienda, la vita a bordo ma anche i numerosi e potenziali percorsi di carriera all'interno della Compagnia. La campagna di recruiting di GNV proseguirà poi nel 2024 toccando città come Palermo, Pizzo Calabro (VV), Molfetta (BA), Bari, Genova, Civitavecchia e Pozzallo (RG). GNV ricerca numerose professionalità con diversi gradi di esperienza e di seniority, tra questi personale di Macchina e di Coperta come ufficiali,ottonai, operai e frigoristi ma anche personale di gestione dell'Hotel come manager alberghieri e cuochi, garzoni e piccoli di camera. Si ricercano inoltre candidati che conoscano le lingue, in particolare la lingua araba, francese e spagnolo, per impieghi presso gli Uffici informazioni. Ai candidati che vorranno presentarsi agli open day sarà richiesto di portare con sé una copia del proprio CV aggiornato e, qualora avessero esperienze pregresse a bordo, del libretto di navigazione e della documentazione relativa ai corsi SCTW. La candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno supportati anche economicamente nell'effettuare i corsi di idoneità alla navigazione. Per l'invio dei CV è possibile consultare il sito della Compagnia www.gnv.it all'interno della sezione "Lavora con noi".

Grimaldi seleziona personale

NAPOLI - Proseguono i recruiting days del gruppo Grimaldi per la ricerca di personale di bordo per tutte le sezioni - hotel, macchina, e coperta, da inserire nei propri equipaggi altamente qualificati. La compagnia armatoriale partenopea possiede e gestisce una flotta in costante crescita, ed impiega le sue navi su servizi regolari dedicati al trasporto di merci e passeggeri, attivi 12 mesi all'anno. Essere parte degli equipaggi Grimaldi - scrive l'ufficio personale - rappresenta un'importante occasione: il Gruppo, da sempre attento alle proprie risorse umane di mare, si impegna a premiare quelle più meritevoli, offrendo loro concrete opportunità di crescita professionale a bordo di unità fra le più tecnologicamente avanzate e rispettose dell'ambiente al mondo. Il calendario dei recruiting days del Gruppo è sempre più ricco e in continuo aggiornamento: dopo il successo degli appuntamenti autunnali in Lazio, Campania, Puglia, Sardegna, Veneto e Toscana, il Gruppo è alla ricerca di nuovi candidati per un ventaglio ancora più ampio di posizioni, che includono, oltre a quelle già aperte negli scorsi mesi, anche le seguenti nuove qualifiche: addetti alle pulizie per le sezioni hotel e cucina, giovanotti elettricisti, ottonai (idraulici di bordo), carpentieri (addetti alla riparazione di strutture in legno, ferro e suppellettili). Il 2023 si chiuderà con gli appuntamenti di Napoli (13 dicembre) e Palermo (14 dicembre), e dall'inizio del nuovo anno sono già previste nuove date in tutta Italia. Dettagli e aggiornamenti su tutti gli appuntamenti in programma saranno pubblicati regolarmente sulle pagine LinkedIn e Instagram della Compagnia e nel gruppo Facebook dedicato alle opportunità di lavoro a bordo delle navi Grimaldi. Per partecipare ai recruiting days, è possibile presentare la propria candidatura accedendo al portale Lavora Con Noi del Gruppo Grimaldi e selezionando le sezioni dedicate al personale di bordo. Per ulteriori informazioni è possibile scrivere all'indirizzo crew@grimaldi.napoli.it. Le selezioni sono aperte anche a chi non ha ancora completato i corsi STCW: a quanti dimostreranno di avere le giuste qualità, il Gruppo Grimaldi offrirà supporto informativo per l'ottenimento dei documenti necessari all'imbarco.



Bene l'intervento di Salvini in Consiglio Ue sui danni dell'ETS ai porti italiani

GIOIA TAURO Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, manifesta la propria soddisfazione in merito all'intervento del Ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, in seno al Consiglio Ue Trasporti a Bruxelles. Bene ha fatto il ministro Salvini ha detto Agostinelli che, alla ricerca di convergenze più ampie sulla proposta di moratoria dell'Ets, in occasione della riunione dei Ministri dei Trasporti dei Paesi membri in Consiglio Ue, ha posto l'attenzione sui possibili effetti negativi che la direttiva potrebbe generare su alcuni porti del Mediterraneo, come Gioia Tauro, evidenziando, altresì, quanto le nuove tasse danneggino il trasporto marittimo e la competitività Ue, senza salvaguardare l'ambiente. Bene il vice premier e ministro Matteo Salvini che sui tavoli in Ue porta questioni concrete a difesa degli interessi del Paese. In primis la direttiva Ets, che rischia di danneggiare il nostro sistema portuale e la competitività dell'Italia nel nome dell'estremismo ideologico green promosso dall'attuale maggioranza con il sostegno di Pd e M5s. La Lega fin da subito ha contestato i contenuti della direttiva e proposto soluzioni. Sarebbe bastato condividere le nostre proposte di buon senso per evitare di trovarci nell'attuale situazione, nella quale la sinistra in fretta e furia cerca di rimediare all'errore. Anziché pensare alla Lega e ai suoi alleati in Ue che promuovono un'idea di Europa diversa, in molti dovrebbero riflettere sul fatto che mostri giuridici come Ets e tante altre ecofolie sono nati da questa maggioranza: concorde sulla stessa linea anche Marco Campomenosi, capo delegazione Lega al Parlamento europeo.



Sea Reporter

Focus

Porti, Campomenosi: Salvini porta questione Ets in Ue

Dic 5, 2023 Bruxelles - "Bene il vice premier e ministro Matteo Salvini che sui tavoli in Ue porta questioni concrete a difesa degli interessi del Paese. In primis la direttiva Ets, che rischia di danneggiare il nostro sistema portuale e la competitività dell'Italia nel nome dell'estremismo ideologico green promosso dall'attuale maggioranza con il sostegno di Pd e M5s. La Lega fin da subito ha contestato i contenuti della direttiva e proposto soluzioni. Sarebbe bastato condividere le nostre proposte di buon senso per evitare di trovarci nell'attuale situazione, nella quale la sinistra in fretta e furia cerca di rimediare all'errore. Anziché pensare alla Lega e ai suoi alleati in Ue che promuovono un'idea di Europa diversa, in molti dovrebbero riflettere sul fatto che mostri giuridici come Ets e tante altre ecofolie sono nati da questa maggioranza". Così in una nota Marco Campomenosi, capo delegazione Lega al Parlamento europeo.

Sea Reporter

Porti, Campomenosi: Salvini porta questione Ets in Ue



12/05/2023 13:25 MARCO NOTA;

Dic 5, 2023 Bruxelles - "Bene il vice premier e ministro Matteo Salvini che sui tavoli in Ue porta questioni concrete a difesa degli interessi del Paese. In primis la direttiva Ets, che rischia di danneggiare il nostro sistema portuale e la competitività dell'Italia nel nome dell'estremismo ideologico green promosso dall'attuale maggioranza con il sostegno di Pd e M5s. La Lega fin da subito ha contestato i contenuti della direttiva e proposto soluzioni. Sarebbe bastato condividere le nostre proposte di buon senso per evitare di trovarci nell'attuale situazione, nella quale la sinistra in fretta e furia cerca di rimediare all'errore. Anziché pensare alla Lega e ai suoi alleati in Ue che promuovono un'idea di Europa diversa, in molti dovrebbero riflettere sul fatto che mostri giuridici come Ets e tante altre ecofolie sono nati da questa maggioranza". Così in una nota Marco Campomenosi, capo delegazione Lega al Parlamento europeo.