



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 17 marzo 2024**



Prime Pagine

17/03/2024	Corriere della Sera	6
<hr/>		
17/03/2024	Il Fatto Quotidiano	7
<hr/>		
17/03/2024	Il Giornale	8
<hr/>		
17/03/2024	Il Giorno	9
<hr/>		
17/03/2024	Il Manifesto	10
<hr/>		
17/03/2024	Il Mattino	11
<hr/>		
17/03/2024	Il Messaggero	12
<hr/>		
17/03/2024	Il Resto del Carlino	13
<hr/>		
17/03/2024	Il Secolo XIX	14
<hr/>		
17/03/2024	Il Sole 24 Ore	15
<hr/>		
17/03/2024	Il Tempo	16
<hr/>		
17/03/2024	La Nazione	17
<hr/>		
17/03/2024	La Repubblica	18
<hr/>		
17/03/2024	La Stampa	19
<hr/>		

Primo Piano

16/03/2024	corriereadriatico.it	20
<hr/>		
Houthi, traffici nel Canale di Suez dimezzati per gli attacchi dei ribelli: perdite per oltre 8 miliardi. Danneggiati i porti italiani		
<hr/>		
16/03/2024	Dagospia	22
<hr/>		
HOUSHI, SIAMO FOTTUTI - IL GRUPPO DI RIBELLI YEMENITA CONTINUA AD ATTACCARE LE IMBARCAZIONI CHE NAVIGANO NEL MAR		
<hr/>		

16/03/2024	ilgazzettino.it	25
<hr/>		
16/03/2024	ilmattino.it	28
<hr/>		
16/03/2024	Msn	30
<hr/>		

Trieste

16/03/2024	Dagospia	32
<hr/>		

Venezia

16/03/2024	Veneto News	34
<hr/>		
16/03/2024	Venezia Today	35
<hr/>		

Genova, Voltri

16/03/2024	Genova Today	36
<hr/>		

La Spezia

16/03/2024	(Sito) Ansa	37
<hr/>		

Ravenna

16/03/2024	Agenparl	38
<hr/>		
16/03/2024	Il Nautilus	39
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

17/03/2024	corriereadriatico.it	41
<hr/>		

16/03/2024	Gomarche	43
<hr/>		
Logistica e infrastrutture per le Marche: Camera di Commercio aggiorna lo studio con Uniontrasporti		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/03/2024	CivOnline	46
<hr/>		
«Nuova provincia, più i rischi che le opportunità»		
16/03/2024	Il Nautilus	47
<hr/>		
Inaugurata la 3ª edizione del Boat Days, il salone della nautica del Lazio, al Marina di Santa Marinella (Roma)		
16/03/2024	La Provincia di Civitavecchia	48
<hr/>		
«Nuova provincia, più i rischi che le opportunità»		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

16/03/2024	Corriere Della Calabria	49
<hr/>		
Lo Schiavo: «Il porto di Vibo Marina escluso dal Fondo di sviluppo e coesione»		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

16/03/2024	Messina Oggi	51
<hr/>		
Il limbo dei lavoratori ex BluJet: Azione interroga il Ministro Salvini		
16/03/2024	Stretto Web	52
<hr/>		
Stretto di Messina, interrogazione parlamentare per i lavoratori marittimi di BluJet		
16/03/2024	TempoStretto	53
<hr/>		
"No al trasferimento del Commissariato da Milazzo", interrogazione al presidente Schifani		
16/03/2024	TempoStretto	54
<hr/>		
Filt-Cgil, c'è l'accordo con Blu Jet: "Sì a riconoscimenti per i lavoratori"		

Catania

16/03/2024	(Sito) Adnkronos	55
<hr/>		
Migranti, Ocean Viking chiede 'porto più vicino': in 23 sbarcati a Catania per cure urgenti		
16/03/2024	(Sito) Ansa	56
<hr/>		
23 migranti della Ocean Viking fatti sbarcare a Catania		
16/03/2024	Agi	57
<hr/>		
L'Ocean Viking chiede "con urgenza" il porto più vicino		
16/03/2024	Rai News	58
<hr/>		
23 migranti della Ocean Viking fatti sbarcare a Catania		
16/03/2024	Rai News	59
<hr/>		
Sbarcati a Catania 23 sopravvissuti al naufragio. L'Ocean Viking prosegue verso Ancona		

Palermo, Termini Imerese

16/03/2024 **Palermo Today** 60
Il centro studi Cedifop nuovo membro dell'associazione europea Evbb

Focus

16/03/2024 **Rai News** 61
Dengue, nuova circolare del ministero per impedire l'arrivo in Italia della zanzara che la trasmette

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63979310
mail: servizioclienti@corriere.it



Il libro con foto inedite
L'indovino di Terzani
Riparte il viaggio
di **Marco Del Corona**
a pagina 29



Domani gratis
Sicurezza digitale
serve un piano
di **Ferruccio de Bortoli**
sul settimanale L'Economia



Energia e transizioni

A PROPOSITO DEL DEBITO COMUNE

di **Lucrezia Reichlin**

C'è un numero che si aggira per l'Europa: 480 miliardi di euro all'anno da spendere nel periodo 2021-2030 per investimenti aggiuntivi necessari a raggiungere l'obiettivo di emissioni CO₂ nette per il 2030. È una stima della Commissione europea ed ammonta a più di quattro trilioni. Non c'è riunione europea in cui non se ne parli. È una cifra a cui ha anche fatto riferimento recentemente Mario Draghi. Immagino che questi numeri informeranno il rapporto sulla competitività dell'Unione che il nostro ex presidente del Consiglio sta preparando. La competitività dell'Unione dipende in gran parte da come si affronterà la transizione energetica in una situazione che la trova a fronteggiare, a differenza degli Stati Uniti, una scarsità di energia e, quindi, alta volatilità di prezzo. Oltre a questo svantaggio competitivo, l'Europa ha quello di avere un mercato interno segmentato e una limitata integrazione del mercato dei capitali. Questo spiega a sua volta un basso investimento privato in ricerca e sviluppo relativamente agli Stati Uniti e rende imperativo aumentare la capacità di spesa pubblica e privata in questa direzione. La European Environmental Agency stima che le politiche in cantiere allo stato attuale siano insufficienti per raggiungere gli obiettivi di emissioni nette che ci siamo dati per il 2030. Una strategia basata esclusivamente sulla tassa del carbonio non basta. Abbiamo bisogno di aumentare gli investimenti.

continua a pagina 22

Regionali Conte: clima incandescente. Salvini: basta inciuci. Von der Leyen complice dei disastri

Voto, caos nel centrosinistra

Basilicata, lascia il candidato del campo largo. Piemonte, Pd-M5S divisi

di **Alessandra Arachi, Adriana Logroscino e Giulia Ricci**

Le elezioni regionali agitano in crisi il campo largo. Il medico Domenico Laccerenza rinuncia alla candidatura per la presidenza della Basilicata. «Avevo dato la mia disponibilità, ma non posso non registrare le reazioni» ha spiegato. In Piemonte, dopo mesi di tavoli con il M5S, il Pd decide di fare da sé e di puntare su Gianni Pentenero. «Situazione incandescente» chiosa Conte. Basta inciuci, commenta Salvini sul voto europeo.

da pagina 2 a pagina 5
Baldi, Coccorese, Zapperi



FARE POLITICA (NON AMMUINA)

La mazurka dei nomi

di **Antonio Polito**

Tra passi avanti, passi indietro e passi di lato, il valzer delle candidature regionali di Pd e Cinquestelle è diventato una mazurka, attingendo a vertici di comicità involontaria.

continua a pagina 4

MIGRANTI E PIANO MATTEI

Meloni, la missione Egitto

di **Monica Guerzoni**

Missione della premier Giorgia Meloni e della presidente della Commissione Ue Ursula von der Leyen al Cairo. Piano Mattei e migranti nell'agenda.

a pagina 5

LE AZIONI CONTRO ISRAELE

Le proteste nelle università, verso una stretta del Viminale

di **Rinaldo Frignani**

Università, scatta l'allerta del Viminale sugli eventi. Gli episodi che si sono ripetuti negli ultimi giorni negli atenei potrebbero portare a bloccare, o limitare, le contestazioni fuori dalle aule dove si tengono convegni e incontri che potrebbero innescare la protesta pro Palestina e contro Israele. In vista ci sarebbero misure di sicurezza più stringenti sugli ingressi nelle aule dove vengono organizzati questi appuntamenti. «La tolleranza portò al terrorismo», dice il ministro Lollobrigida.

a pagina 10 **Fregonara**

Sei Nazioni Il miglior risultato di sempre degli azzurri



Battuto anche il Galles Itarugby da favola

di **Domenico Calcagno**

Impresa dell'Italia del rugby. Gli azzurri vincono a Cardiff contro il Galles per 24-21 dopo una prestazione esaltante. Con due vittorie e un pareggio è il miglior risultato di sempre per la Nazionale italiana nel torneo dei Sei Nazioni.

a pagina 32

Parigi Berlino Parla Cavo Dragone

«Super missili all'Ucraina? È rischioso»

di **Fabrizio Caccia**

La Russia non sta vincendo la guerra. «Sono i passati due anni e tutti i suoi obiettivi strategici sono falliti»: l'ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, capo di stato maggiore della Difesa analizza il conflitto in Ucraina. E sui missili a lunga gittata spiega: «Andrebbero utilizzati con criterio. Occorre evitare il rischio di un effetto escalatorio e il coinvolgimento della popolazione».

a pagina 9

INTERVISTA AL CEO PIETRO LABRIOLA

«Tim tornata competitiva dopo la caduta in Borsa»

di **Federico De Rosa**

Quella caduta in Borsa? Serve calma e fiducia nel piano. Parla il ceo di Tim, Pietro Labriola. «Siamo tornati competitivi».

a pagina 24

PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

IL DRAMMA DEI MIGRANTI: NON BASTA UN FILM

Enesima tragedia nel Mediterraneo, dove sarebbero almeno 60 i migranti morti su un gommone partito dalla Libia e diretto in Italia. Sono morti di stenti fra l'indifferenza generale, senza alcuna mobilitazione di piazza o di studenti, senza proclami di pacifisti o no pacifisti. Dal 2017 si è deciso che l'unica politica per il Mediterraneo è la deterrenza, al prezzo delle vite di chi lo attraversa dopo aver provato violenze e torture. Eppure, quando è

Tragedia Ancora una tragedia del mare Senza che troppe coscienze si scuolano

uscito il film di Matteo Garrone «Io capitano» e ha poi ricevuto la candidatura agli Oscar, ci siamo sentiti migliori. Persino la sottosegretaria alla Cultura Lucia Bergonzoni è corsa a Los Angeles per congratularsi: «È un riconoscimento che ci riempie di orgoglio». È un orgoglio, però, che stride ogni volta che un migrante muore e una nave impegnata a salvare vite umane trova chiusi i porti più vicini e rischia il sequestro. Davvero basta un film per

tactare le coscienze? Il ricordo del dolore per le 94 vittime della tragedia di Cutro avvenuta un anno fa è già svanito? «Bisogna risolvere il problema a monte o a mare, quando quei disperati sono in balla delle onde (nel 2023 sono morte o andate disperse nel Mediterraneo 3.105 persone) facciamo loro sapere che l'Italia ha realizzato il film «Io capitano»? Siamo molto bravi, nella fiction.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA FIGLIA DI ANDERS

«Mio papà, eroe contro i nazisti»

di **Aldo Cazzullo**



La figlia racconta il generale Anders, che 80 anni fa guidò i polacchi alla conquista di Montecassino.

a pagina 19

henoto.com

HENOTO

FIERE
MOSTRE
SHOWROOM
RETAIL
CONTRACT
OUTDOOR

Bologna Fiere Group

40317
0771120-498108
9 771120-498108





Vespa fa riprendere villa Elkann con un drone, ma la Famiglia protesta e la Rai fa sapere che, pur avendo ragione, non trasmetterà i video. Per non disturbare



Domenica 17 marzo 2024 - Anno 16 - n° 76
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

SALARI MEDI A 31MILA
I dipendenti sotto gli 11 mila€ l'anno sono già 6 milioni

ROTUNDO A PAG. 6 - 7

EDITORE & DEPUTATO
Angelucci è come B.: dopo i giornali prende pure l'Agì

RODANO A PAG. 4

IN REGIONE PIEMONTE
Una leghista si fa un giorno in Aula e sogna 40mila€

GIARELLI A PAG. 17

AL POSTO DEI RIFUGI
In Veneto stanze extralusso oltre i 1.600 di quota

PIETROBELLI A PAG. 17

ACCADE A SPERLONGA
Il sindaco deve demolire il suo hotel: "Abusivo"

Antonello Caporale
INVIATO A SPERLONGA (LT)

“M”i sono ripromesso di non sparire, naturalmente di non morire e di non fare arretrare neanche di un millimetro le mie buone ragioni”. Carmine Tursi, 81 anni, pensionato di Sperlonga, il borgo marino adagiato sullo sperone che avanza nel Tirreno e lo divide da Gaeta, fornisce la prova di quanto la realtà possa superare la fantasia.

A PAG. 8



Mannelli

GLI ESPERTI Gaiani, Mini e Bertolini rimangono scettici
“Ucraina, truppe inutili: se va bene, regge fino all'autunno”

La forza militare dispiegata dall'Occidente non è in grado di cambiare le sorti del conflitto. E le promesse di Macron non servono

A PAG. 2 - 3 CON UN COMMENTO DI GIAN CARLO CASELLI



La faccia e la pelle

» Marco Travaglio

Lo scomposto agitarsi di Macron sempre più Micron sulla guerra la dice lunga sulla statura politica e morale delle cancellerie atlantiste. Che, dopo aver usato il popolo ucraino come carne da cannone per spezzare le reni alla Russia, ora che la Russia le sta spezzando a noi lo usano come carne da macello per le campagne elettorali Ue e Usa. Ma il nanerottolo francese fa storia a sé, perché ha sempre giocato una partita tutta sua sulla pelle degli ucraini. Si crede una via di mezzo fra Napoleone e De Gaulle, cioè il padrone dell'Europa. Nel 2019 decreta la "morte cerebrale della Nato". E nel 2021, mentre Usa e Nato spingono Putin a invadere l'Ucraina rifiutando l'impegno sulla neutralità che la salverebbe, fa il mediatore. L'8 febbraio 2022 strappa a Zelensky e Putin la promessa di rispettare gli accordi di Minsk per l'autonomia del Donbass (l'altro pomo della discordia). E il 20 febbraio chiama Putin, Biden e Scholz, poi annuncia un vertice fra i primi due. Gli Usa sabotano la mediazione e quattro giorni dopo i russi invadono. Ma lui insiste. Zittisce Biden che dà del "macellaio" a Putin: "Io non l'avrei detto, non si deve alimentare un'escalation di parole e azioni". E quando Joe accusa lo Zar di "genocidio", taglia corto: "Parole che non aiutano la pace, anche se le forze russe hanno commesso crimini di guerra".

Il dialogo gli serve per vincere le elezioni contro la florussa Le Pen e il pacifista Mélenchon: "Non saremo mai cobelligeranti, serve una de-escalation in Ucraina", "Non si fa la pace umiliando la Russia", serve "una via d'uscita dalla guerra senza umiliare la Russia". È così ben informato da credere che sia la Russia a rischiare l'umiliazione, non l'Ucraina. Nel pellegrinaggio in treno con gli altri due magi Scholz e Draghi, chiede a Zelensky di trattare con Putin. Biden s'inventa un "Armageddon nucleare russo" e lui lo invita alla "prudenza". Chiede a Mosca e Kiev di accettare la mediazione del Papa. E nel dicembre '22 annuncia con Biden un'inutile conferenza di pace a Parigi. Poi domanda: "Cosa siamo disposti a fare per dare garanzie di sicurezza alla Russia quando tornerà al tavolo dei negoziati? Uno dei punti essenziali, come ha sempre detto Putin, è il timore che la Nato si avvicini alle sue porte e dispieghi armi che potrebbero minacciare la Russia". Kiev si infuria: "Vuole fornire garanzie di sicurezza a un terrorista assassino?". Ora deve aver capito che Putin ha vinto la guerra e il fronte Usa-Ue-Ucraina l'ha persa. Ma non può ammetterlo, almeno fino alle Europee di giugno. E, da pompiere che era, gioca l'altra parte in tragedia: quella del piromane, straparlando di truppe Nato a Kiev. Lui ha il problema di salvare la faccia. Noi, la pelle: quella degli ucraini e anche la nostra.

PIEMONTE-BASILICATA RAS E BONACCINIANI VS. ASSE SCHLEIN-CONTE

È scoppiato il Pd: non c'è più Campo

LACERENZA LASCIA LUCANIA: MARGIOTTA FA SPONDA CON PITTELLA E GLI EX-RENZIANI E FA SALTARE IL CANDIDATO COMUNE COI 5S. E I DEM PIEMONTESI VANNO SOLI

DE CAROLIS A PAG. 5

SORPRESA NEI NUOVI DATI DELL'AGCOM
TeleMeloni è TeleSchlein: nel mese del sit-in, Pd primo partito in tutti i tg e la segretaria sul Tg1 e sul Tg3

ROSELLI A PAG. 4

"IMITAZIONI DOZZINALI"
La mostra con tre Banksy che però non sono Banksy

BISBIGLIA A PAG. 16

- LE NOSTRE FIRME**
- Padellaro Il '68 e l'uso delle parole a pag. 10
 - Orsini Nato: come si entra (davvero) a pag. 11
 - Carrozzini Chi vende armi è sereno a pag. 18
 - Mercalli Piogge, ma allarme siccità a pag. 11
 - Spadaro Il chicco muore poi cresce a pag. 11
 - Vitali C'è Internet al posto di Freud a pag. 24

MARIOLINA CANNULI
"Cena con Sordi da Leone e tanti no ai potenti Rai"

FERRUCCI A PAG. 20 - 21

La cattiveria
Stati Uniti, decifrate i messaggi della sonda Voyager: "Che cazzo, di nuovo Trump?!"

LA PALESTRA/ELENA CARA





il Giornale



DOMENICA 17 MARZO 2024

DA 50anni CONTRO IL CORO

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 66 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Editoriale

L'INDECISIONE DEL MAI DECISIVO CALENDÀ

di Vittorio Feltri

Una cosa giusta alla fine Nicola Fratoianni, capo della estrema sinistra e alleato di Elly Schlein, l'ha detta. Riferendosi all'ondeggiamen-

to continuo di Carlo Calenda, gli ha chiesto di decidersi. "O di qui o di là". O sta con la sinistra o con la destra. O magari solitario al centro. Ma che si sbrighi e alla fine scelga il fronte da cui sparare le sue innocue pirlate. Fratoianni si riferiva alla partita che si giocherà in Lucania, onde eleggerne il presidente, per la scelta del quale Calenda è furibondo dato che nessuno ha chiesto il suo parere.

Non mi occuperei della vicenda se non fosse perché è esemplare rispetto alla statura politica dell'opposizione nel nostro Paese, e per la rilevanza data sui mass media alla faccenda, che da settimane, in barba alla sua futilità, occupa il dibattito in quell'area detta campo largo o larghissimo, a seconda che essa includa o no il citato Carlo, contraddistinta più che altro dalla ristrettezza delle menti.

Non me ne vogliano gli amici lucani, ma ritengo che del loro futuro e di chi li governerà non si preoccupi nessuno, neppure i sassi di Matera, che li stanno da secoli, immobili. Invece, misteriosamente, a calamitare anche stavolta l'attenzione è quel minuscolo masso erratico, quel sassolino caduto una quindicina d'anni fa dalla tasca di Pollicino, alias il mio amico Luca Cordero di Montezemolo, e da allora sospinto dai venti mutevoli del suo spiritoso cervello.

Ogni volta Carlo riesce a far credere anzitutto a sé stesso che i propri spostamenti sulla scacchiera di casa sua rovescino gli equilibri del mondo. Il problema è che i giornali e le tivù italiane ne seguono le dichiarazioni pendendo dalle evoluzioni delle sue labbra in questo momento propense a baciare il generale Bardi (Forza Italia, candidato (...))

segue a pagina 9

ITALIA A RISCHIO SEGNALAZIONE UE

I fari di Bruxelles sul caso dossieraggi

Luca Palamara a pagina 8

VECCHIE IDEOLOGIE

Allarme atenei: sono covi di intolleranza

I collettivi di sinistra spadroneggiano e vogliono impedire di parlare a chi non la pensa come loro



Pier Francesco Borgia e Marco Leardi

Gli intolleranti che agitano i cortei anti-Israele appartengono a un mondo capace di organizzarsi sottotraccia e di emergere poi con improvviso impeto: quello del movimentismo e delle sigle riconducibili all'ultrasinistra militante. Gli odiatori col pugno chiuso sono strutturati in una fitta rete disseminata in tutta Italia. Da Nord a Sud.

PISA Studenti sventolano la bandiera palestinese

con Giannoni alle pagine 2-3

INSULTI DELLA BALZERANI

Quando la Br sbeffeggiava la Di Cesare

Hoara Borselli alle pagine 2-3

ELEZIONI REGIONALI

Campo largo nel caos E Renzi va con le destre

In Basilicata Lacerenza rifiuta la candidatura del centrosinistra. Italia Viva appoggia Bardi

Salvini detta la linea

«Sarò in piazza il 25 aprile Oltre il 10% alle Europee»

Nicolò Rubeis a pagina 4

DECISO Il vicepremier e segretario della Lega Matteo Salvini

Domenico Di Sanzo

Basta con le battute sul campo largo. Fine dei giochi di parole. È sufficiente la cronaca: in Basilicata il candidato di Pd e M5s Domenico Lacerenza si ritira dopo due giorni di passione. Italia Viva, invece, ufficializza il suo sostegno al governatore uscente Vito Bardi, espressione di Forza Italia e sostenuto dal centrodestra.

con Boezi a pagina 6

L'ANALISI DEL G

Perché Israele non chiude la guerra a Gaza

di Edward N. Luttwak

Settimane fa, l'esercito israeliano ha studiato un piano del tutto funzionale per porre fine alla guerra, spingendo le forze nel rimanente segmento di Rafah della Striscia di Gaza per combattere gli ultimi membri di Hamas e aprendo in contemporanea una via di evacuazione sicura per permettere a più di un milione di palestinesi sfollati da Gaza e da Khan Yunis (...)

segue a pagina 13

MIGRANTI: SBARCHI GIÙ DEL 67% La Meloni in Egitto con 7 miliardi di aiuti

di Adalberto Signore nostro inviato al Cairo

Un pacchetto di aiuti europei che tra prestiti e sovvenzioni arriverà a 7,4 miliardi di qui al 2027. È questo l'assegno che oggi porterà in dote la presidenza della Commissione (...)

segue a pagina 4

FUGHE IN AVANTI DI MACRON

L'assetto inadeguato dell'Europa

di Augusto Minzolini

Ma come ora è evidente come l'assetto istituzionale, politico, organizzativo dell'Europa sia del tutto inadeguato per i tempi difficili che viviamo. Il presidente (...)

a pagina 10

ROMA, LAZIO, INTER: SE LA CRONACA SI MESCOLO AL CAMPO

CALCIO CRIMINALE

di Tony Damascelli

Sesso, football e criminali. Sembra il titolo di un pulp film, è cronaca vera del calcio nostrano. Ultime notizie: la Roma licenzia due dipendenti, trattasi di fidanzati, accusati di raccomandazioni in cambio di prestazioni sessuali, il video della loro intimità è stato rubato da un calciatore delle giovanili romaniste, la coppia, secondo il comunicato del club svolge mansioni che richiedevano un coordinamento con i minorenni, per questo è stata allontanata. Altra storia: il calciatore della Reggiana, Manolo Portanova, è stato condannato, dicembre del '22, a sei anni di carcere per stupro di gruppo ma la corte di appello

della federalcalcio ha deciso di sospendere il giudizio fino alla chiusura dell'iter penale, Portanova può continuare a giocare per la squadra emiliana. Sul Corriere della Sera, intervista a Marco Ferdico, portavoce dei tifosi della curva Nord dell'Inter. Il capo ultras rivela: «In curva ci sono molti pregiudicati, tutte le curve hanno nei direttivi dei pregiudicati». A Roma, Ciro Immobile, in auto con la moglie e il figlio di quattro anni, è stato aggredito verbalmente da un tifoso, il presidente Lotito ha spiegato di vivere sotto scorta da vent'anni e di subire continue minacce di morte dai tifosi laziali. Potrei aggiungere storie analoghe di altre squadre, dirigenti, calciatori. Come si usa dire, certe cose finiscono sul campo. Infatti continuano altrove.

CONTROCULTURA

Dietologi, linguisti, medici e insegnanti: tutti i poteri dei gatti

Abbiati e Gnocchi alle pagine 20-21

RINOFILLER

Come rimodellare il nostro naso senza usare il bisturi

Melania Rizzoli a pagina 16



IN ITALIA, FATE SANE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) STIPOLATI NELLE LEGGE 29.10.2003 (L. 17) IN L'ESERCIZIO DI UN ATTIVITÀ DI VENDITA



IL GIORNO

SALUS
Focus
REUMATOLOGIA

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

DOMENICA 17 marzo 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli+

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Il delitto nel 1967, addio anche a Pasquale Virgilio

L'omicidio del benzinaio e l'innocente in carcere: l'alba della Milano nera

A.Gianni a pagina 11



Monza, intervista a Roberto Salis

«Orbán più duro con gli stranieri Ilaria soffre sola»

Salemi a pagina 19



Tajani: «Putin non attaccherà la Nato»

Intervista al ministro degli Esteri «Niente fughe in avanti in Ucraina». Macron però insiste: forse serviranno operazioni di terra Mille militari dell'Alleanza già sul campo in supporto a Kiev. Voto Russia, la sfida dei dissidenti. **Il vescovo di Odessa: «Il Papa venga qui»** da p. 2 a p. 5

Militari a Kiev: Ue divisa

Europa in bilico sul piano inclinato della guerra

Agnese Pini

Il piano inclinato su cui l'Europa, dallo scoppio della guerra in Ucraina, cerca di tenersi in equilibrio con sempre più fatica, sta diventando così ripido da rassomigliare ormai alla parete di un dirupo. E se metteste in fila le scomposte e affrettate dichiarazioni dei leader Ue in questi ultimi giorni, se metteste in fila l'affannarsi delle diplomazie, l'affastellarsi degli annunci e degli incontri internazionali, vedrete chiaramente come l'inasprirsi della crisi stia rischiando di far tracimare il barile ormai colmo dell'ambiguità dell'Unione di fronte al conflitto.

Continua a pagina 2

PD E M5S, ALLEANZA IN TILT: SI RITIRA IL CANDIDATO IN BASILICATA DEM DA SOLI ANCHE IN PIEMONTE, CAOS CANDIDATURE A FIRENZE



C. Rossi, Mirante e Baldi alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Milano, l'erede della poetessa



Alda Merini, il film e la figlia delusa «Grigia e spenta: non è mia madre»

Tavecchio a pagina 21

Loreena McKennitt a Brescia

«Tributo a Dante e cori con i fan Mi sento a casa»

Spinelli a pagina 30



Intelligenza artificiale

Corpo di robot per ChatGpt

Magnani a pagina 16



Prelievi di Dna dopo 20 anni

Unabomber, giallo infinito

G. Moroni a pagina 15



Sei Nazioni, battuto anche il Galles

Rugby azzurro nella storia

Forti nel Qs

NOVITA
DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.
PASTIGLIE GOMMOSE
LAILA
SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE
SENZA ZUCCHERI
NON CREA ABITUDINE
Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.





Oggi Alias D

JOHN WILLIAMS Insieme a quattro racconti inediti, nel «Meridiano» l'esordio dello scrittore americano. Una prosa essenziale, classica.



Culture

ITINERARI CRITICI La rivoluzione del pensiero di filosofi e scrittori, da Weil a Kofman, Woolf e Banti

Alessandra Pigliaru pagina 10



Visioni

MOSTRE «New Society», la personale dell'artista e regista Miranda July alla Fondazione Prada di Milano

Cristina Piccolo pagina 11

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE

DOMENICA 17 MARZO 2024 - ANNO LIV - N° 66

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Giuseppe Conte ed Elly Schlein foto di Maurizio Brambatti/Ansa



Centrosinistra L'anno zero di un'alleanza inevitabile

ANDREA FABOZZI

Sono passate tre settimane, lo spoglio delle schede in Sardegna non è ancora ufficialmente concluso eppure è già sparito l'ottimismo che la vittoria un po' imprevista e un po' fortunata in quella regione aveva sparso sulle opposizioni. L'umore del centrosinistra è tornato quello dominante da un anno e mezzo, tanto è passato da quando la destra ha facilmente vinto le elezioni politiche sugli avversari divisi: umore nero. È stato troppo facile illudersi che il vento fosse cambiato, metafora a pensarci ideale per partiti che hanno scelto di andare a vela, ritenendo secondario radicarsi nella rappresentanza di interessi concreti. È invece impossibile sottovalutare l'impatto che prima la sconfitta in Abruzzo, poi la spaccatura tra Pd e M5S in Piemonte e soprattutto il ritiro ieri in Basilicata di una candidatura durata tre giorni - quando ne mancano cinque al deposito delle liste - hanno sulla credibilità dello schieramento che si oppone o dovrebbe opporsi alla destra.

— segue a pagina 2 —

In Basilicata, anche il candidato pescato all'ultimo momento si ritira. In una regione dove potevano vincere, Pd e M5S combinano il disastro. E rischiano di correre divisi, come in Piemonte. Le destre ringraziano pag. 2 e 3

CGIL: ITALIA MAGLIA NERA D'EUROPA. CONTE RILANCIAMO IL REDDITO DI CITTADINANZA

Salari giù, precarietà al top

Salari italiani sempre più giù, record europeo di precarietà. Studio della Cgil: lavoriamo più di tedeschi e francesi ma guadagniamo un terzo di meno. Sui circa 17 milioni di dipendenti del settore privato, 5,7 milioni - molto più di un terzo - guadagnano in media meno di 11 mila euro lordi annui, meno di mille euro al mese. Il reddito si è attestato a 31,5 mila euro lordi annui, un livello più basso di quello tedesco (45,5 mila) e francese (41,7 mila). Le ore medie lavorate annualmente in Italia sono state 1.563, un numero pari a quello della Spagna

ma più alto di quello osservato in Germania (1.295 ore) e in Francia (1.427 ore). A Napoli ieri Giuseppe Conte ha rilanciato una proposta regionale sul «reddito di cittadinanza» dei Cinque Stelle per coprire chi è stato escluso dal governo Meloni. Foti (Fdi):

«Spaccia metadone di Stato». La replica: «Un delirio». E da sinistra, in Campania, un'altra proposta di legge. L'economista Andrea Fumagalli a Il Manifesto: «L'alternativa c'è: separare il reddito dalle politiche attive del lavoro»

VALOTI, CICCARELLI A PAGINA 4,5

DISCONNESSIONI Cavi sottomarini tagliati, mezza Africa senza rete



Quattro cavi per telecomunicazioni recisi al largo di Abidjan mandano offline mezzo miliardo di persone, oltre a imprese e istituzioni, dalla Costa d'Avorio al Sudafrica e alla Nigeria. E i tentativi di convogliare altrove il traffico affondano nel Mar Rosso. Mistero sul guasto e incerti i tempi di ripristino. SPINELLI BARRILE A PAGINA 8

SENZA TREGUA A Gaza un bambino su tre non ha cibo a sufficienza



Riparte oggi (o domani) a Doha il negoziato indiretto tra Hamas e Israele. Qualche spiraglio c'è. Di tempo invece, avvertito Onu e ong, non ce n'è più: a Gaza si muore di fame. Un bambino su tre sotto i due anni è gravemente malnutrito. E a Washington monta il fastidio verso Tel Aviv, sorda alle richieste di Biden. CRUCIATI A PAGINA 9

Casi editoriali Philip Roth, o meglio il suo agente

FRANCESCA BORRELLI

A poco meno di sei anni dalla morte, Philip Roth, o meglio le sue opere, passano dal catalogo Einaudi alla Adelphi, per un ammontato di denari la cui consistenza non è commensurabile alla cifra simbolica che un simile transito si porterà dietro.

— segue a pagina 10 —

all'interno



Elezioni in Russia Oggi "mezzogiorno di Putin", Navalny vota dalla tomba

Affluenza oltre il 50% a Mosca, quasi al 70% nelle zone occupate: Putin prepara il plebiscito. Ma oggi alle 12 scocca la protesta chiamata da Alexei Navalny: tutti ai seggi alla stessa ora

LUIGI DE BIASE PAGINA 7

Triangolo di Weimar L'Europa alla teologia della guerra

FRANCESCO STRAZZARI

«Caro Antonio, noi non siamo in guerra con la Russia». Inizia così il messaggio di Emmanuel Macron, che però subito aggiunge che «è necessario non porsi limiti davanti a un nemico che non se ne pone alcuno». L'Antonio in questione non è il ministro degli esteri Tajani - che ieri ha scandito la propria distanza da Parigi, sottolineando come per l'Italia la guerra resti fuori dall'Europa. Antonio è un ragazzino francese che, con comprensibile apprensione, si è rivolto a Macron per sapere se verranno inviati soldati in Ucraina.

— segue a pagina 7 —



Printed in Italy. Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. G. 04/CR/0232/103



9 770235 415000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CICCHI - N° 70 ITALIA

Fondato nel 1892



Domenica 17 Marzo 2024

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL GIORNO" - €1,80 L.33

Mostra a Napoli
Il mito Tolkien tra manoscritti e video inediti
I legami con Croce
Cristiano Tarsia a pag. 14



L'Uovo di Virgilio
Il segreto dei Rosacroce e i filosofi "maghi" che stregarono Napoli
Vittorio Del Tufo in Cronaca



Il personaggio Briatore apre "Crazy Pizza" a Napoli: adesso sfida Sorbillo
Antonio Menna a pag. 38



L'analisi

L'importanza della fiducia per le piccole imprese

Giuseppe Vegas

La recentissima legge di riforma del mercato dei capitali ha suscitato entusiasmi e critiche, prevalentemente incentrati sul tema dell'attrattività del sistema-paese nei confronti degli investimenti esteri. È così passata sotto silenzio una piccola rivoluzione che, seppur limitata al mercato interno, potrebbe provocare un cambiamento di abitudini degli investitori tutt'altro che irrilevante.

Continua a pag. 39

Lo scenario

Il nuovo ruolo richiesto a Europa e Stati Uniti

Amedeo Lepore

Il mondo sta conoscendo una fase di particolare complessità tra una globalizzazione che ha rallentato il passo, modificando i suoi caratteri di fondo ma non venendo meno, e ostilità diffuse - non solo la guerra e le relative tragedie in Ucraina e Medio Oriente - che rappresentano un pericoloso detonatore per la stabilità internazionale e rendono gravido di incertezze il prossimo futuro dell'economia e della società. Il contesto globale si sta velocemente muovendo all'interno di un'età di crisi con estesi spazi di conflitto e prove di forza inedite.

Continua a pag. 39

Fidanzati uccisi a Napoli dai gas dell'auto

Tragedia a Secondigliano: lui 24 anni, lei 20enne iraniana si erano appartati in un box. Privilegiata la pista dell'incidente non esclusa quella del suicidio

Giuliana Covella
Giuseppe Crimaldi

Vincenzo e Vida, lui 24 anni lei 20, si erano appartati nel box lasciando l'auto accesa per riscaldarsi; il gas di scarico non ha dato scampo: i corpi dei due giovani sono stati trovati ieri mattina dal papà di Vincenzo. Per gli investigatori si sarebbe trattato di un incidente ma non è esclusa neppure la pista del suicidio.

Alle pagg. 10 e 11



L'auto dove sono stati ritrovati Vincenzo Nocerino, 24 anni, e Vida Shahvalad di 20

A Frattamaggiore

Roulette russa con l'amico l'assurdo gioco di un 19enne: si è salvato per miracolo

Marco Di Caterino

Si è ferito alla tempia giocando con un amico alla roulette russa: vittima un 19enne di Frattamaggiore, denunciato insieme con l'altro ragazzo, minorenni, per detenzione abusiva e ricettazione di arma a salve modificata. Il giovane, ora in ospedale, è stato giudicato guaribile in dieci giorni: un frammento del proiettile è rimasto incastrato nella tempia. Sequestrata la pistola che i due giovani avevano abbandonato in una campagna.

In Cronaca

Pa, concorsi per 100mila posti

► Dall'Inps alla scuola, via al piano per reclutare personale. Incentivi per fermare la fuga dei medici Basilicata, centrosinistra diviso: Lacerenza lascia. A Firenze si candida il direttore di Capodimonte

Andreoli e Bisozzi, Pacifico
alle pagg. 2 e 3
Sorrentino a pag. 7

Il retroscena

Schlein chiama Conte ora il Campo largo rischia di frantumarsi

Mario Ajello

Le macerie, tante macerie, che dall'Abruzzo del «campo larghissimo» e sfortunatissimo - la Sardegna fa storia a sé, come ormai hanno capito tutti - cadono sulla Basilicata e sul Piemonte. Nel cerchio magico di Elly Schlein non si fa che evocare le sliding doors.

Continua a pag. 38

Dopo lo stop in Irpinia ai collegamenti con la Puglia



La frana accanto al condotto di aerazione della galleria che ha provocato lo stop in Irpinia della tratta Caserta-Foggia

Frana sui binari, prezzi dei voli alle stelle

Valerio Esca a pag. 12

L'intervista

Preziosi: don Diana figura potente e viva ancora oggi



L'attore che lo ha interpretato: mi commuovo pensando a lui perché non mi sento all'altezza ma questa tristezza è una scintilla

Titta Fiore a pag. 13

Contro l'Inter ormai tricolore. Osi in forse Napoli, la corsa Champions passa in casa degli "eredi"

Pino Taormina

La qualificazione Champions passa per il quinto posto che è ancora a portata di mano. Nonostante una squadra che da tempo appare evaporata e disanimata. Sì, la missione è possibile, anche per gli acrobati dell'ottimismo, anche se stasera c'è da affrontare l'Inter, in una notte che ha il sapore amaro del passaggio di consegne. «Credeteci», dice Calzona alla squadra.

A pag. 16

Impresa in Galles

Italrugby da urlo mai così bene nel Sei Nazioni



Servizio a pag. 19

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

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

- ✓ DONA SOGLIEVO E RIDUCE LA SENSIBILITÀ
- ✓ DA SOLI E IN POCHE MINUTI
- ✓ PIÙ APPLICAZIONI

FIMO da oltre 30 anni in farmacia



DENTE ROTTO PICCOLA CARIE PERDITA DELL'OTTURAZIONE





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 348,- N° 70 ITALIA

NAZIONALE



Domenica 17 Marzo 2024 • V di Quaresima

IL GIORNALE DI MATTINO

documenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Allo Specchio
Sara Drago: «Roma è caos, mi ha salvato No alla dittatura della bellezza»
Scarpa a pag. 13



Passa in rimonta (2-3)
La Lazio si rialza: vittoria per Tudor Frosinone nei guai
Nello Sport



Oltre Indian Wells
Sinner-Alcaraz il tennis celebra i nuovi padroni
Martucci a pag. 27

Caso crowdfunding
L'importanza della fiducia per le piccole imprese

Giuseppe Vegas

La recentissima legge di riforma del mercato del capitale ha suscitato entusiasmi e critiche, prevalentemente incentrati sul tema dell'attrattività del sistema-paese nei confronti degli investimenti esteri. È così passata sotto silenzio una piccola rivoluzione che, seppur limitata al mercato interno, potrebbe provocare un cambiamento di abitudini degli investitori tutt'altro che irrilevante.

Intervenendo in tema di dematerializzazione delle quote delle piccole e medie imprese, la nuova normativa ha aperto al mercato del capitale il crowdfunding. Il cosiddetto finanziamento collettivo è un sistema semplice per ottenere risorse, soprattutto da parte di persone che non dispongono di elevati capitali, ma che spesso conoscono i titolari di imprese di modeste dimensioni. L'Italia ha adottato, prima nel mondo nel 2013, un regolamento in materia. Col passare del tempo, il nuovo metodo di finanziamento, che ha il pregio di essere diretto e di bypassare gli intermediari, è andato sempre più prendendo piede. Pur utilizzando il sistema bancario, indispensabile per le transazioni monetarie, è stato utilizzato anche per imprese più grandi. L'Unione Europea ha approvato poi lo scorso anno un regolamento attraverso il quale vengono armonizzate, e quindi estese a tutti i paesi, le regole in materia. Di particolare importanza è il fatto che (...)

Continua a pag. 16

Pa, centomila assunzioni benefit per i medici in fuga

►Dall'Inps alle Entrate, via ai concorsi. Nella scuola scoperti 45mila posti. Il piano di Schillaci: sconti fiscali e incentivi per attrarre i camici bianchi

ROMA Pa, via ai concorsi per 100 mila assunzioni. E salari più alti contro la fuga dei medici.

Andreoli e Bisozzi alle pag. 2 e 3

La missione europea: 7,4 miliardi di aiuti

Meloni e von der Leyen volano in Egitto: soldi per frenare le partenze di migranti

dal nostro inviato Francesco Malfetano
IL CAIRO
Missione del premier Meloni con von der Leyen in Egitto per sostenere l'eco-

nomia ed evitare l'intensificazione dei flussi migratori. In dote un pacchetto di aiuti da 7,4 miliardi di euro. A pag. 4

Campo largo a pezzi anche in Piemonte

Il caos Basilicata, Lacerenza lascia e Chiorazzo decide di ripresentarsi

ROMA Non ci sarà alcun campo largo in Piemonte e lo stesso può capitare in Basilicata. In Piemonte, il divorzio è già certo. In Basilicata

si è ritirato Lacerenza, mentre Chiorazzo è tornato in pista con Basilicata Casa Comune e alcune liste civiche. Sorrentino a pag. 6

Fondazione Roma Parasassi:
«In Acri per rilanciare la Capitale»

Francesco Pacifico

Non è importante quello che vogliamo fare, ma come lo facciamo. A volte si dimentica che il ruolo delle fondazioni di origine bancaria è di perseguire scopi di utilità sociale e di sviluppo economico del territorio». Lo dice a Il Messaggero Franco Parasassi, che dal 2018 presiede la Fondazione Roma ed è stato confermato fino al 2029 insieme al vicepresidente e al cda uscente. Soprattutto è stato lui a spingere per far rientrare l'ente romano nell'Acri. A pag. 14



Rugby, gli azzurri vincono in Galles (21-24). Mai così in alto
Il miglior Sei Nazioni della nostra vita

La festa degli azzurri per la vittoria storica in Galles (Foto: F110)

Ricci Bitti nello Sport

Lollobrigida: «Atenei, subire le proteste porta all'eversione»

►L'affondo del ministro nell'anniversario del sequestro Moro, dopo i recenti casi di intolleranza

Mario Ajello

L'anniversario del rapimento di Aldo Moro mai come questa volta non viene vissuto come una riflessione sul passato. Il ministro Lollobrigida lancia l'allarme: «La tolleranza del passato verso le intolleranze e le violenze nelle università e nella società ha poi portato al terrorismo. Fino all'episodio di Aldo Moro».

A pag. 5

La ricerca
I giovani scoprono di poter vivere senza smartphone

ROMA Gli adolescenti riscoprono la vita senza smartphone. Secondo uno studio, sette giovani su dieci preferiscono i contatti reali a quelli virtuali. Melina a pag. 12

Il femminicidio

Follia nel Salento: uccide la moglie e ferisce la vicina

L'ennesimo litigio in una coppia che viveva ancora sotto lo stesso tetto, nonostante un rapporto oramai agli sgoccioli. Poi un coltello tra le mani di lui, e per la donna è stata la fine. È successo alla periferia di Taurisano, in provincia di Lecce. Aneta Danalczyc, 48enne originaria della Polonia, madre di 4 figli, è morta per mano del marito, il 57enne Albano Galati. L'uomo ha anche aggredito una vicina, accorsa in aiuto. Poi si è consegnato alla polizia.

Tempesta a pag. 11

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

ASSISTENZA MEDICA

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

SCORPIONE, COME SE FOSSI UN MAGO

La configurazione fa di questa tua domenica una giornata speciale, c'è nell'aria un'energia un po' magica, che fa brillare cose e persone di una luce particolare. Allora comportati anche tu come se fossi davvero un mago e prova a fare una magia, molto piccola. Quello che rende ogni cosa diversa dal solito è l'amore, un fluido sottile e benefico che ti attraversa e che trasmetti al partner e a tutte le persone che ti si avvicinano. MANTRA DEL GIORNO La magia si può imparare a usarla.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo a pag. 16

*Tabelle 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, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40, in Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50, nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,30.



il Resto del Carlino

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

DOMENICA 17 marzo 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola+

SALUS

Focus
REUMATOLOGIA

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

ristora
INSTANT DRINKS

Bologna: strazio e solidarietà dopo la tragedia

Mamma e bimbi morti, il Comune paga i funerali Stufetta killer ai raggi X

Tempera a pagina 13



Spazio dedicato al regista

Ferrara celebra il suo genio Antonioni

Franchella a pagina 30

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Tajani: «Putin non attaccherà la Nato»

Intervista al ministro degli Esteri «Niente fughe in avanti in Ucraina». Macron però insiste: forse serviranno operazioni di terra Mille militari dell'Alleanza già sul campo in supporto a Kiev. Voto Russia, la sfida dei dissidenti. **Il vescovo di Odessa:** «Il Papa venga qui» Servizi da p. 2 a p. 5

Militari a Kiev: Ue divisa

Europa in bilico sul piano inclinato della guerra

Agnese Pini

Il piano inclinato su cui l'Europa, dallo scoppio della guerra in Ucraina, cerca di tenersi in equilibrio con sempre più fatica, sta diventando così ripido da rassomigliare ormai alla parete di un dirupo. E se metteste in fila le scomposte e affrettate dichiarazioni dei leader Ue in questi ultimi giorni, se metteste in fila l'affannarsi delle diplomazie, l'affastellarsi degli annunci e degli incontri internazionali, vedrete chiaramente come l'inasprirsi della crisi stia rischiando di far tracimare il barile ormai colmo dell'ambiguità dell'Unione di fronte al conflitto.

Continua a pagina 2

PD E M5S, ALLEANZA IN TILT: SI RITIRA IL CANDIDATO IN BASILICATA DEM DA SOLI ANCHE IN PIEMONTE, CAOS CANDIDATURE A FIRENZE



C. Rossi, Mirante e Baldi alle pagine 6 e 7

A14, si parte: la sfida delle opere

Quarta corsia, l'ora della svolta

Valerio Baroncini

Dopo anni di chiacchiere, è l'ora della svolta per le infrastrutture.

A pagina 19

DALLE CITTÀ

Bologna, caccia all'aggressore

Accoltellato alla gola in zona universitaria

Tempera in Cronaca

Imola, paura in classe

Alunno a scuola con il bisturi «Volevo difendermi»

Servizio in Cronaca



Intelligenza artificiale

Corpo di robot per ChatGpt

Magnani a pagina 16



Prelievi di Dna dopo 20 anni

Unabomber, giallo infinito

G. Moroni a pagina 15



Sei Nazioni, battuto anche il Galles

Rugby azzurro nella storia

Forti nel Qs

NOVITÀ

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

NON CREA ABITUDINE

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





IL SECOLO XIX



DOMENICA 17 MARZO 2024

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00 € con "SPECCHIO" - Anno XXXVIII - NUMERO 66, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

**GENOVA, «NON ERA AUTORIZZATA»
Casa parto sequestrata
«Lesioni in 9 neonati»**

M. FAGANDINI E T. FREGATTI / PAGINA 13



**INTESA SUL TAVOLO DELLA REGIONE
Ospedale agli Erzelli
si candida Webuild**

ROBERTO SCULLI / PAGINA 23



**L'ANNIVERSARIO DI "MAKE A WISH"
I sogni dei piccoli malati
realizzati in Liguria**

SILVIA PEDEMONTE / PAGINA 15



L'ITALIA VUOLE COGLIERE L'OCCASIONE DELLA PRESIDENZA DEL G7 PER FAVORIRE UNA STRATEGIA COMUNE

Ucraina, alta tensione Meloni punta a un tavolo con Usa e Regno Unito

No di Crosetto all'invio di militari europei: «Non è Macron a decidere»
Elezioni in Russia, Mosca: affluenza record ai seggi nei territori contesi

IL REPORTAGE

GIOVANNI PIGNI / BELGOROD

**Al voto sotto le bombe
Tra i seggi di Belgorod
a due passi dal confine**

I suoni delle sirene, la corsa verso il riparo più vicino, poi i cupi rimbombi della contrattacco: è diventata la terribile routine per gli abitanti di Belgorod, chiamati alle urne questo fine settimana. Da giorni, la città russa al confine con l'Ucraina si trova sotto bombardamenti incessanti da parte delle forze di Kiev. Ieri, all'apertura dei seggi, un bombardamento ha costretto elettori e scrutatori a interrompere la votazione per nascondersi nei rifugi.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

Si alza il rischio di un'escalation della guerra in corso in Ucraina e l'Europa si spacca sui modi per sostenere la resistenza di Kiev e per arginare l'invasione russa. Il ministro della Difesa, Guido Crosetto, mette le mani avanti dopo l'accelerata di Macron, che ha auspicato l'invio di truppe sul campo: «Non sarà Parigi a decidere», dice. In Italia si infiamma il dibattito politico, con la Lega che alza i toni in vista delle Europee: «Basta alle follie di chi vuole queste guerre», dichiara Salvini. Per contro, l'ex premier Conte si lamenta: «Nessun o ci ha ascoltati, la terza guerra mondiale è alle porte». Giorgia Meloni punta allora sulla presidenza di turno del G7 per avere la possibilità di avere più peso al tavolo delle trattative internazionali.

GIUSEPPE AGLIASTRO, FEDERICO CAPURSO, LUCA MONTICELLI E ALBERTO SIMONI / PAGINE 2-4



**MIGRANTI, I SUPERSTITI
DELL'ULTIMO NAUFRAGIO
«MORTI IN SESSANTA»**

ELEONORA CAMILLI / PAGINA 7

IL CASO

Ilario Lombardo / INVIATO IL CAIRO

**Premier, blitz in Egitto
per frenare le partenze**

L'ARTICOLO / PAGINA 7

LA SAMP BATTE IL BARI 1-0. GOL DI KASAMI, STANKOVIC PARA UN RIGORE



La vittoria della volontà

Kasami (sinistra) esulta dopo il gol (Arveda) L'INVIATO BASSO E GIAMPIERI / PAGINE 50-53



Sanremo, lampo Philipsen

Il belga Philipsen, a destra, vince in volata (Ansa) L'INVIATO D'ARRICHELLO / PAGINA 56

RUGBY

Giorgio Cimbrico

**Sconfitto il Galles
Azzurri mai così bene
nel torneo Sei Nazioni**

Al Millennium di Cardiff, uno dei luoghi storici del rugby, l'Italia vince 24-21 contro il Galles e chiude il Sei Nazioni a 11 punti, il miglior risultato di sempre.

L'ARTICOLO / PAGINA 57

POTENZA, LACERENZA RINUNCIA. TORINO, CANDIDATI DIVERSI PER PD E M5S

Dalla Basilicata al Piemonte si restringe il campo largo

IL COMMENTO

MASSIMILIANO PANARARI

**140 ANNI DELLA LEGA
E LA CRISI DI SALVINI**

L'ARTICOLO / PAGINA 16

In Basilicata il candidato scelto da Pd e M5S, Foculista Lacerenza, ha rinunciato alla candidatura dopo avere constatato che è impossibile mettere d'accordo tutto il campo largo. In Piemonte il Pd sceglie Gianna Pentenero, M5S annuncia un suo candidato. SERVIZI / PAGINE 8 E 9

ROLLI



CAMPO AMARO

UN LUCANO

**STUDIO DENTISTICO
FASSIO**

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



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

LA MUSICA

**Il lato genovese di Mahmood
«In porto il ricordo di un amore»**

Claudio Cabona

«Genova è un posto speciale e se penso al porto trovo il ricordo di un amore». Nell'ultimo videoclip di Mahmood compaiono l'Hotel Bristol e corso Italia tra sonorità speciali e atmosfere dark: «Da qui partivo per la Sardegna». Il 13 luglio il suo concerto genovese all'Arena del Mare.

L'ARTICOLO / PAGINA 49

Specchio



L'INSERTO SPECCHIO / AL CENTRO DEL GIORNALE

IL LIBRO

**«Il tuo odore dopo la pioggia»
Così un cane ti cambia la vita**

CÉDRIC SAPIN-DEFOUR

L'ultimo libro di Cédric Sapin-Defour si intitola «Il tuo odore dopo la pioggia». È l'odore del suo cane. Un cucciolo capace di cambiare la vita intera di una persona: «Ubae si stupisce e si entusiasma di tutto e si illude che durerà per sempre. Con lui puoi sentirti nel 1950 o nel Medioevo».

L'ARTICOLO / PAGINA 47

**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



Presidente Itip.
Angelo Binaghi

A tu per tu
Angelo Binaghi
«Il successo
di Sinner
e il sistema Italia
che parte
da lontano»

di **Eliana Di Caro**
— a pagina 10



VALLEVERDE
SOFTSYSTEM
MADE IN ITALY

Domenica

VITE LETTERARIE
CAPOTE,
SPLENDORE
E DECLINO

di **Francesco Maria Colombo**
— a pagina 7



PIACERI
BUZZATI,
LE PIPE
E LE IDEE
CHE FANNO
LE NUVOLE

di **Giuseppe Lupo**
— a pagina XVII



Viaggi 24

Fra storia e futuro
Ritorno
a Campo
Imperatore

di **Chiara BegHELLI**
— a pagina 19



Lunedì

L'esperto risponde
L'assegno
di pensione
ai superstiti

Domani con Il Sole 24 Ore

L'Italia spopolata dei Comuni interni: gli abitanti fuggono, restano gli over 80

L'inverno demografico

Il 58% del Paese non ha servizi sufficienti, i residenti emigrano verso altri luoghi

Il record spetta a Basilicata, Molise, Calabria e Sardegna. A rischio Liguria e Friuli

L'Italia continua a spopolarsi: sempre meno abitanti e più anziani. Il 58% del territorio è coperto da aree interne (zone non necessariamente lontane dal mare o povere) dove è residente il 23% della popolazione (12 milioni di persone). Qui la minor dotazione si fa sentire e i residenti fuggono. Sul posto restano sempre più over 80. L'abbandono del territorio riguarda regioni del Sud, tra cui Basilicata, Molise, Calabria, Sardegna, ma anche aree liguri, piemontesi, friulane.

Carlo Marroni — alle pag. 4 e 5
con un'analisi di **Luisa Corazza**

Borse, rally al test Fed Sui listini cinesi tornano i fondi esteri

Mercati

Grazie alla spinta degli acquisti pubblici Shanghai balza del 12,5% in un mese

Le maggiori Borse internazionali sono salite a livelli record, nonostante i timori legati agli scenari di guerra e all'incertezza sulle politiche monetarie. Sale l'attesa per le mosse delle banche centrali che, dopo esclusioni, la prossima settimana si pronunceranno sui tassi. Bene i listini cinesi: a Shanghai +12,5% in un mese grazie agli acquisti pubblici e al ritorno dei capitali esteri. — **Serlazzi** a pag. 7

ENERGIA A BASSO COSTO

La Cina sceglie l'Africa per le sue criptovalute

Alberto Magnani
— a pag. 6

LETTERA AL RISPARMIATORE

Il rally di Nvidia ha bisogno di utili boom

Vittorio Carlini
— a pag. 15

Confindustria: crescita 2024 in frenata Abi: più forti i segnali sul calo dei tassi

Lo scenario

Nel primo trimestre 2024 si prospetta un Pil debole: ad affermarlo è l'analisi Confindustria Flash del Centro studi di Confindustria. Mentre l'Abi certifica nel bollettino mensile il trend di dis-

cesa dei tassi di interesse sui prestiti che si consolida nel mese di febbraio. Il ministro Giorgetti: «C'è vitalità, rafforzare la crescita». **Fodda, Picchio, Serafini e Valsania** — alle pagg. 4-5



Fronte dimenticato. Sempre grave nel nord della Siria l'emergenza umanitaria (nella foto una donna vaga tra le macerie)

LA STORIA

Gaza City, la tragedia del fronte Nord dimenticato

di **Roberto Bongiorno** — a pag. 21

GUERRA IN UCRAINA

LA DIFESA EUROPEA E L'ASSE FRANCO TEDESCO

di **Sergio Fabbrini**

È un brutto momento per l'Ucraina, ma anche l'Europa integrata non se la passa bene. Dall'aggressione russa del 2022, i governi dei due principali Paesi europei, Francia e Germania, non riescono a trovare un punto di incontro su come aiutare militarmente l'Ucraina. Qualche giorno fa hanno dovuto rinunciare al Triangolo di Weimar (un patto di collaborazione tra i due Paesi e la Polonia, istituito nel 1991, riformato nel 2011 e poi dimenticato) per trovare una sede in cui cercare di mediare tra posizioni poco medibili, quella tedesca di appesantimento verso la Russia e quella francese di contrapposizione a quest'ultima. Dall'incontro è uscito una sorta di accordo sulla necessità di aiutare l'Ucraina con missili di lunga gittata, senza però minacciare la Russia. È difficile stabilire se si tratti di un accordo formale o sostanziale. La domanda è: come spiegarsi una paralisi così prolungata nel rapporto tra Francia e Germania? La Germania e la Francia hanno due visioni opposte di politica della sicurezza, dovute alla loro storia e geografia.

— Continua a pagina 8

INTELLIGENZA ARTIFICIALE

LE REGOLE UE E L'IMPATTO SULLE IMPRESE

di **Giuseppina Finocchiaro**

Mentre in Europa si attende l'imminente pubblicazione dell'AI Act, ci si interroga sugli effetti pratici di questa normativa e sulle sue dirette ricadute nella vita aziendale. Le norme applicabili sono tante, fra quelle già esistenti e quelle dettate dall'emanando regolamento europeo, e non è facile dipanare la matassa. Il regolamento europeo, naturalmente, non solo non risponde e non può rispondere a tutte le domande che sorgono sul fronte giuridico per l'adozione dell'intelligenza artificiale all'interno dell'impresa, ma anzi, ne aggiunge di nuove.

— Continua a pagina 15



SPADA
ROMA

SPADAROMA.COM

TRASPORTI

Italia leader europeo nelle autostrade del mare

di **Raoul de Forcade** — a pag. 13

IMPRESE

Immobili, balza a 25 miliardi il mercato di chi vende e riaffitta

di **Laura Cavestri** — a pag. 14

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
25% di sconto. Per info:
ilssole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

scarica
L'APP
INTAXI

Domenica 17 marzo 2024
Anno LXXX - Numero 76 - € 1,20
San Patrizio, vescovo

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

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



RUGBY

Italia nella storia del Sei Nazioni

Storico successo dell'Italia del rugby in Galles. Gli azzurri vincono e chiudono il Sei Nazioni al terzo posto: mai successo prima.

Fusco a pagina 29

La Lazio si rialza

A Frosinone vince 3-2

Decide Castellanos
E ora la squadra passa a Tudor

Pieretti, Rocca e Salomona
alle pagine 24 e 25

C'È IL SASSUOLO

Roma, assalto alla Champions

Record di tifosi all'Olimpico per la sfida della Roma al Sassuolo. De Rossi vuole continuare la rincorsa alla Champions.

Cirulli e Pes a pagina 27



L'INTERVISTA

Vannacci e le Europee «Non piaccio ai leghisti? Mi cercano altri partiti»

E Salvini fissa l'obiettivo Ue
«Avremo più voti dei grillini»
Meloni in Egitto per i migranti
Tutte le giravolte di Ursula



De Leo e Di Capua a pagina 5

DI GIANLUIGI PARAGONE

La Lega è salva Ma ora Matteo rimetta la felpa

a pagina 11

DI ANNALISA CHIRICO

Basta «panze» In tv vadano più donne

a pagina 11

INCHIESTA SPIONI/ESCLUSIVO

Il Vaticano apre un'indagine sui dossier di Striano & Co.

Il Promotore di Giustizia
«Cerchiamo chi spiava dall'esterno la Santa Sede»

DI RITA CAVALLARO a pagina 2

Dialoghi dal Paradiso

Se Cossiga svela al Divo Giulio chi commissiona i dossieraggi

DI LUIGI BISIGNANI alle pagine 2 e 3



Il Tempo di Osho

Segnali stradali in rovina Il tour di Roma è un quiz



Mariani alle pagine 14 e 15

L'EDITORIALE

Caro De Raho quel finanziere accusa lei

DI TOMMASO CERNO

Carissimo Onorevole Federico Cafiero De Raho, che oggi - nello spirito dell'articolo 67 della Costituzione repubblicana - rappresenta la Nazione e quindi anche noi comuni mortali, ci deve dire una cosa: non sembra anche a lei che il Luogotenente della Finanza Pasquale Striano la stia accusando? (...)

Segue a pagina 11

Il caso Moro

Perché la sinistra smemorata dimentica le vittime dello Stato



Nel giorno del rapimento di Aldo Moro, 46 anni dopo, solo il centrodestra ricorda le vittime di Stato. Le opposizioni invece rimangono zitte. Salvini ricorda chi «strizza l'occhio ai brigatisti» nelle univerità.

Campigli e Martini a pagina 7

Campo largo a pezzi

In Basilicata Renzi trasloca a destra Cacciari: «Dico a Elly: lascia quei due»



La Basilicata manda in tilt l'opposizione, ancora in tilt cerca di un candidato. Renzi si sgancia e va con Bardi. Intanto Cacciari, intervistato da Il Tempo, consiglia a Schlein e Conte di lasciar perdere alleanze con Renzi e Calenda.

Brunello e Sirignano a pagina 6

PAURA IN SARDEGNA

Attentato al Municipio Bomba con 4 chili di esplosivo

Bruni a pagina 8

Rispondi sui social de Il Tempo

le domande di Marzullo

Nella vita è meglio avere ragione o essere felici?

MONTEPRETE 06 6645 INTAXI

IERI & OGGI

50 ANNI INSIEME

8645.IT Ti portiamo dove vuoi. Scopri di più sui nostri servizi | Scarica la nostra app INTAXI sul tuo smartphone

Oroscopo

Le stelle di Branko

In teoria Luna primo quarto in Gemelli, opposizione è negativa per voi. Ma noi siamo degli esperti nel trovare anche gli aspetti positivi nel transit per questo vi diamo oggi una seconda interpretazione di questa Luna - forse segnala l'inizio di una nuova collaborazione, un nuovo affare, una nuova società, un nuovo amore, un nuovo matrimonio. In aspetto importante per le donne Sagittario, rimaste sole per varie ragioni, questa Luna in aspetto con Giove, durante la mattinata, annuncia l'arrivo di un nuovo uomo...

a pagina 10



LA NAZIONE

SALUS

Focus REUMATOLOGIA

DOMENICA 17 marzo 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

ristora
INSTANT DRINKS

[I casi a Firenze si moltiplicano](#)

Ramadan dei bimbi a scuola: è polemica «Pericolo per la salute»

Nistri a pagina 19



[Dustin Hoffman gira a Lucca](#)

La Toscana fa innamorare Hollywood

Nathan e Salvadori a pagina 20

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Tajani: «Putin non attaccherà la Nato»

Intervista al ministro degli Esteri «Niente fughe in avanti in Ucraina». Macron però insiste: forse serviranno operazioni di terra. Mille militari dell'Alleanza già sul campo in supporto a Kiev. Voto Russia, la sfida dei dissidenti. **Il vescovo di Odessa:** «Il Papa venga qui» Servizi da p. 2 a p. 5

[Militari a Kiev: Ue divisa](#)

Europa in bilico sul piano inclinato della guerra

Agnese Pini

Il piano inclinato su cui l'Europa, dallo scoppio della guerra in Ucraina, cerca di tenersi in equilibrio con sempre più fatica, sta diventando così ripido da rassomigliare ormai alla parete di un dirupo. E se metteste in fila le scomposte e affrettate dichiarazioni dei leader Ue in questi ultimi giorni, se metteste in fila l'affannarsi delle diplomazie, l'affastellarsi degli annunci e degli incontri internazionali, vedrete chiaramente come l'inasprirsi della crisi stia rischiando di far tracimare il barile ormai colmo dell'ambiguità dell'Unione di fronte al conflitto.

Continua a pagina 2

PD E M5S, ALLEANZA IN TILT: SI RITIRA IL CANDIDATO IN BASILICATA DEM DA SOLI ANCHE IN PIEMONTE, CAOS CANDIDATURE A FIRENZE



[L'identità della Toscana](#)

Unità da trovare Ci si salva insieme

Luigi Caroppo

Non è facile individuare l'identità toscana tra i mille campanili.

Segue a pagina 21

DALLE CITTÀ

[Empoli](#)

Scandalo keu Il comitato: «Timori per la falda»

Mennillo in Cronaca

[Montespertoli](#)

Malore in casa Muore operaio di 33 anni

Servizio in Cronaca

Intelligenza artificiale
Corpo di robot per ChatGpt

Magnani a pagina 16

Prelievi di Dna dopo 20 anni
Unabomber, giallo infinito

G. Moroni a pagina 15

Sei Nazioni, battuto anche il Galles
Rugby azzurro nella storia

Forti nel Qs

NOVITA

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

LAILA

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE
SENZA ZUCCHERI
NON CREA ABITUDINE

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





la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

La nostra carta previene da materiali riciclati ed è sempre gestita in maniera sostenibile

Domenica 17 marzo 2024



Oggi con Robinson

Anno 69° 06 - In Italia € 2,50

L'editoriale

Le parole che non hanno voluto ascoltare

di Maurizio Molinari

Il tema di cui avrei voluto parlare venerdì nell'aula magna della Scuola Politecnica dell'Università di Napoli "Federico II" è il ruolo della cultura nel Mediterraneo conteso perché la sfida fra grandi potenze che si svolge nel nostro mare non è solo strategica ed economica ma investe i valori, che possono unire ma minacciano anche di lacerare. Per comprendere di cosa stiamo parlando bisogna partire dal fatto che ogni notizia si origina dalla descrizione di fatti evidenti, ha poi anche una lettura analitica e, infine, contiene un segreto. Nel caso del Mediterraneo il fatto più evidente è la contesa strategica, dichiarata, fra le tre grandi potenze del nostro tempo.

continua a pagina 27
servizi di Gianni o a pagina 8

Università e intolleranza

Quei segni di autoritarismo che preoccupano Mattarella

di Corrado Augias
a pagina 9

Il vento di odio e censura che soffia nei college americani

di Gianni Riotta
a pagina 9

Una questione di igiene delle parole, non di eversione

di Stefano Cappellini
a pagina 26

L'OFFENSIVA DI MOSCA

Paura per l'Ucraina

Gli arsenali di Kiev scarseggiano e l'ombrello missilistico non riesce più a proteggere città chiave come Odessa. Allarme degli Usa: senza nuove forniture e armi a lungo raggio le linee di difesa potrebbero collassare

Elezioni in Russia, oggi la protesta nei seggi nel nome di Navalny

di Gianluca Di Feo e Daniele Raineri

Dopo il disgelo primaverile torneranno i mesi caldi e le condizioni ottimali per combattere. Questa volta, secondo gli analisti militari, saranno le truppe della Russia a sfruttare l'estate per un'offensiva su larga scala contro le posizioni dell'Ucraina.

alle pagine 2 e 3
servizi di Castelletti, Frascilla Ginori, Mastrobuoni e Mastrollilli
alle pagine 5, 6 e 7

Il commento

Un plebiscito per riaccendere la guerra

di Paolo Garimberti

Con l'artificiale referendum in corso in Russia in queste ore, sotto mentite spoglie di un'elezione presidenziale, Vladimir Putin cerca la legittimazione popolare per un rilancio dell'invasione dell'Ucraina. Che, a più di due anni dal suo inizio, sta perdendo i connotati con i quali era stata presentata agli elettori russi: non una semplice e rapida «operazione militare speciale», ma una vera e propria guerra d'attrito, con costi umani ed economici altissimi.

a pagina 27

Gran Bretagna

Il Paese del potere multietnico Sunak, Yousaf e ora Gething

dal nostro corrispondente Antonello Guerra a pagina 15



I tre premier
Da sinistra: Yousaf (Scozia), Sunak (Regno Unito), Gething (Galles)

Sei Nazioni



▲ Cardiff Per gli azzurri una seconda vittoria: 24-21

L'Italia del rugby felice alla meta Batte il Galles ed entra nella Storia

di Massimo Calandri
alle pagine 34 e 35

Politica

In Basilicata il campo largo va in tilt Lacerenza si ritira

Il candidato designato dall'alleanza Pd-5Stelle in Basilicata, Domenico Lacerenza, rinuncia a correre in seguito alla rivolta dei locali. E torna in pista Angelo Chiorazzo. Campo largo in crisi anche in Piemonte. Fdi, una convention per lanciare Meloni alle Europee.

di Carlucci, Ciriaco, Gatta e Stripoli alle pagine 10 e 11

Chi vince tra Meloni e Ferragni

di Concita De Gregorio

Come possano Giorgia Meloni e Chiara Ferragni stare nella stessa frase, mi domanda un compagno di liceo che è andato a vivere agli antipodi quarant'anni fa, fa l'imprenditore e a differenza mia è diventato miliardario e no, questo non è un espediente retorico.

a pagina 26

Il caso

"Privacy violata" Droni Rai sulla casa dell'editore di Gedi



di Sarah Martinenghi
a pagina 17

ISPI Università Bocconi MILANO

Next MILAN FORUM

Empowering Future Leaders

1000 giovani leader da 60 paesi per confrontarsi sul domani con i protagonisti di oggi

Milano, 18-19 Marzo

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982323 - Sede: Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



SEI NAZIONI
Italia del rugby mai così forte dopo la Scozia battuto il Galles
SEMERARO E ZONCA - PAGINA 31



L'Italia si è seduta al tavolo: dopo un quarto di secolo nel Sei Nazioni ci stiamo da padroni di casa, non da intrusi mal sopportati. - PAGINA 30

LA SERIE A
Zapata trascina il Toro a Udine
A pranzo la Juve con il Genoa
BUCCHERIE ODDENINO - PAGINA 32



Il colpo del Toro ad Udine ha poco di speciale: non si sale sul pullman scoperto dopo tre punti su un campo traballante. - PAGINA 32



LA STAMPA



DOMENICA 17 MARZO 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867 2,00 € (CON SPECCHIO) II ANNO 158 II N.76 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it GNN



L'EDITORIALE
LA SIMMETRIA DELL'ORRORE E I CORRIDOI DELLA PACE
ANDREA MALAGUTI
«Oggi, nel 1964, ci pare che l'uomo non possa risolvere i suoi problemi mediante la guerra, poiché essa ne crea altri ancora più grandi, mettendo a rischio l'umanità stessa» - Norberto Bobbio

Mi spaventa tutto. Resto sgomento di fronte alla tempra arrogante di Emmanuel Macron che dice con piglio militare: «Mosca non può vincere, prepariamoci alla guerra». Ma ringrazio il ministro Tajani che risponde: «L'Italia no». Bene, ma chi lo ferma Macron? Chi ferma questa spirale suicida? E detesto le certezze spaventose di Bibi Netanyahu, disposto a giocare l'alleanza con gli Stati Uniti bideniani pur di continuare a radere al suolo la Striscia di Gaza. Trentamila vittime, con gli ostaggi carcerati da qualche parte nei tunnel. Quanto sangue deve ancora scorrere? E di chi? Mi interrogo da mesi. Mentre cerco di cancellare dalla testa le immagini del 7 ottobre, la macelleria dei terroristi di Hamas. Le donne stuprate. Le teste mozzate. Le ossa spaccate. Le feste tribali sul sangue dei vinti, raccontate dai video messi a disposizione da Israele per ribadire i motivi della propria rabbia.

IL GIORNALONE
NO È CATTIVO... CE' DA' N'JA MANO
ACURATI DI LUCA BOTTURA - PAGINE 14-15

SEGGI APERTI IN RUSSIA FINO A STASERA: TENSIONE ALLE URNE. PUTIN, RICONFERMA FARSA

Ucraina, rischio escalation

Meloni cerca l'asse Usa-Ue

L'ipotesi in vista del G7. Crosetto: «Macron rompe il fronte europeo»

AGLIASTRO, CAPURSO, SIMONI, MONTICELLI, PIGNI
Con l'Ucraina senza fare guerra alla Russia. La politica italiana, destra e sinistra, boccia l'invio di truppe Nato proposto da Macron. - PAGINE 2-5

IL MEDITERRANEO
Rabbia in Cisgiordania
«Ora basta con Hamas»
FRANCESCA MANNOCCHI
Ahmad Amer avrebbe voluto riaprire il suo negozio, come ogni mattina. Invece è sceso in strada quando i mezzi israeliani hanno lasciato Tulkarem dopo il ventesimo raid notturno dal 7 ottobre. MAGRI - PAGINE 16 E 17

I DIRITTI
Libertà d'espressione tira una brutta aria
VLADIMIRO ZAGREBELSKY
Due guerre che toccano da vicino inaspriscono le contrapposizioni, anche lontano dai campi di battaglia, teatri di morte, patimenti e distruzioni. Cresce l'insofferenza per le opinioni altrui. - PAGINA 25

★ EUROPA 2024 ★
Praga, la paura di Putin e le sirene sovraniste
Uski Audino

SU SPECCHIO L'INTERVISTA A SCAMARCIO: SIAMO IN PERICOLO

«Temo la repressione»

CLAUDIA CATALI

«Ogni repressione del libero pensiero è sbagliata. Pisa mi ha ricordato il G8 di Genova», dice Riccardo Scamarcio. - NELL'INBERTO

STEFANIA/ALESSANDRO/GETTY

L'ECONOMIA
La strada per battere l'inflazione striscia
MARIO DEAGLIO
Siamo riusciti, almeno per il momento, a sconfiggere il Covid. C'è però un virus per il quale non abbiamo trovato una cura o un vaccino veramente efficace: l'inflazione, che si aggira in gran parte del mondo inducendo le banche centrali ad essere molto prudenti sull'abbassamento dei tassi di interesse. - PAGINA 25

L'ENERGIA
Perché col gas ai minimi le bollette aumentano
DAVIDE TABARELLI
Il prossimo primo aprile le bollette dei clienti vulnerabili, cioè chi è ancora con le tariffe del mercato tutelato, scenderanno di circa l'8% a 23 centesimi per chilowattora. Un valore non troppo distante dai 20 centesimi su cui c'eravamo stabilizzati per anni prima della pandemia del 2020. Queste tariffe sono ancora quelle di riferimento. RICCIO - PAGINA 24

IL CASO
Droni su casa Elkann querelato Vespa
«Violate la privacy e la sicurezza»
GIUSEPPE LEGATO

«Una troupe televisiva ha occupato uno spazio accanto all'abitazione di John Elkann per effettuare riprese video mediante un drone». Riprese commissionate da Porta a Porta. I legali di Elkann annunciano querela, diffidando la trasmissione dal diffonderle. - PAGINA 11

IL CENTRODESTRA
Quel furore di Salvini che inguaina la Lega
GIOVANNI ORSINA
A che punto è il salvinismo? Dare un'occhiata alla storia recente, ripercorrere le tappe che ci hanno portati qui, può aiutarci a comprendere il presente. Per rispondere a questa domanda, allora, dobbiamo tornare a più di dieci anni fa. DEL VECCHIO E RIFORMATO - PAGINE 6 E 9

IL CENTROSINISTRA
Basilicata e Piemonte il flop del campo largo
DI MATTEO, JOLY, VARETTO
Tutto da rifare. In Basilicata, Domenico Laccerenza non sarà il candidato del campo largo: il progetto s'è già dissolto. In Piemonte, invece, il Pd va avanti da solo e candida Gianna Pentenero. Il M5s preferisce andare da solo: «Scegliamo il nostro nome». - PAGINE 6 E 7

Salone della Ristorazione Professionale
HORECA EXPOFORUM
17-19 marzo
Torino Lingotto
horecaexpo.it

IL BOSCO DEI SAGGI
Giugiaro: così a Ferragosto ho inventato la Panda
PAOLO GRISERI
Un tappeto di auto leggendarie, una accanto all'altra come nelle officine. Lui sta in fondo al capanno, seduto dietro un tavolo bianco, con un foglio e la matita. Il foglio è il centro della sua vita, il perno del successo. - PAGINE 20 E 21

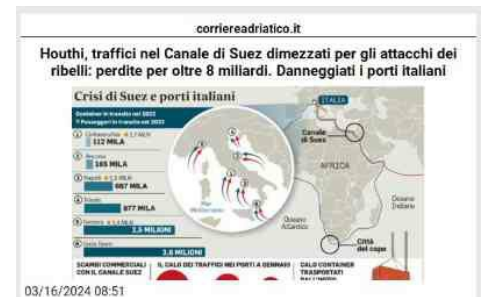
LA TELEVISIONE
Se Mariotto e Platinette irridono l'ex modella su Rai
ASSIA NEUMANN DAYAN
Nel 2001 uscì il diario di Bridget Jones e la protagonista ci sembrava grassa. Oggi, a rivedere le foto scattate da Renée Zellweger durante la lavorazione del film c'è da sentirsi male ad averlo pensato. Arrivavamo dagli anni '90, quelli dell'heroin chic, quelli dove avevamo la foto di Kate Moss appesa sul frigo. - PAGINA 20

SIBONA
LA GRAPPA DI BAROLO
www.dottilegionale.it



Houthi, traffici nel Canale di Suez dimezzati per gli attacchi dei ribelli: perdite per oltre 8 miliardi. Danneggiati i porti italiani

Penalizzato l'import-export made in Italy, soffrono filiera agroalimentare e manifattura di Alessandra Camilletti e Umberto Mancini Sabato 16 Marzo 2024, 08:50 5 Minuti di Lettura Traffici dimezzati, costi in aumento, spinta sull'inflazione. La crisi del Mar Rosso costa caro non solo ai porti italiani, ma all'intero sistema dell'import-export. A soffrire soprattutto la filiera agroalimentare e la manifattura. Gli ultimi dati parlano chiaro. Il volume degli scambi commerciali in transito per il Canale di Suez da fine novembre 2023, mese d'inizio degli attacchi degli Houthi alle navi occidentali, si è progressivamente ridotto e a febbraio 2024 risulta dimezzato (-56,1%). In parallelo, sempre tra novembre 2023 e febbraio 2024, il volume degli scambi commerciali in transito per il Capo di Buona Speranza è aumentato del 75,1%. Navi che iniziano a bypassare il Mediterraneo e vanno verso il Nord Europa. In difficoltà sono soprattutto i porti dell'Adriatico, ovvero Trieste e Venezia, mentre Civitavecchia, che punta sul traffico passeggeri, è di fatto immune alle turbolenze. Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoport**, va subito al punto: «Le portacontainer più grandi, sopra i 7.500 teu, stanno iniziando a deviare in maniera sostanziale verso Nord e questo preoccupa. Come del resto il prolungamento della fase di crisi». Hanno dati positivi solo Gioia Tauro e, come detto, Civitavecchia. «A gennaio - spiega ancora - sono stati in sofferenza Ravenna, con un calo della movimentazione complessiva del 19,1%, Genova a -12,2%, La Spezia a -7». Complessivamente si registra dall'inizio della crisi un calo di circa il 25-30% sul fronte container che vengono dal Canale. Le grandi navi che entrano nel Mediterraneo spesso si fermano nei porti più vicini a Gibilterra, ma sempre di più proseguono verso Rotterdam e Amburgo. «Nessuno Stato dell'Unione europea pensi che questa situazione di momentanea debolezza del Mediterraneo possa diventare occasione per tornare ad uno sviluppo squilibrato tra i porti del Nord e del Sud Europa. Sarebbe un errore strategico fondamentale che l'Ue non può permettersi», sottolinea Giampieri. Spiega Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e dell'Associazione MedPorts: «Stanno subendo i porti dell'Est Mediterraneo, ma alcuni scali nel West Med, come Valencia, appena dentro Gibilterra, hanno picchi di traffico insperati. A Civitavecchia abbiamo qualche segnale di incremento, ma congiunturale e non strutturale. Un prolungarsi della situazione di crisi certo può creare presupposti per conseguenze non prevedibili in questo momento. A oggi facciamo scenari e viviamo alla giornata». In questa fase le catene logistico-marittime si riorganizzano o almeno provano a reggere botta. «Gli operatori stanno rispondendo alla crisi - spiega Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo - La prima reazione è stata mettere in campo una capacità navale aggiuntiva per riequilibrare il flusso di import export logistico e controbilanciare i ritardi,



Penalizzato l'import-export made in Italy, soffrono filiera agroalimentare e manifattura di Alessandra Camilletti e Umberto Mancini Sabato 16 Marzo 2024, 08:50 5 Minuti di Lettura Traffici dimezzati, costi in aumento, spinta sull'inflazione. La crisi del Mar Rosso costa caro non solo ai porti italiani, ma all'intero sistema dell'import-export. A soffrire soprattutto la filiera agroalimentare e la manifattura. Gli ultimi dati parlano chiaro. Il volume degli scambi commerciali in transito per il Canale di Suez da fine novembre 2023, mese d'inizio degli attacchi degli Houthi alle navi occidentali, si è progressivamente ridotto e a febbraio 2024 risulta dimezzato (-56,1%). In parallelo, sempre tra novembre 2023 e febbraio 2024, il volume degli scambi commerciali in transito per il Capo di Buona Speranza è aumentato del 75,1%. Navi che iniziano a bypassare il Mediterraneo e vanno verso il Nord Europa. In difficoltà sono soprattutto i porti dell'Adriatico, ovvero Trieste e Venezia, mentre Civitavecchia, che punta sul traffico passeggeri, è di fatto immune alle turbolenze. Rodolfo Giampieri, presidente di Assoport, va subito al punto: «Le portacontainer più grandi, sopra i 7.500 teu, stanno iniziando a deviare in maniera sostanziale verso Nord e questo preoccupa. Come del resto il prolungamento della fase di crisi». Hanno dati positivi solo Gioia Tauro e, come detto, Civitavecchia. «A gennaio - spiega ancora - sono stati in sofferenza Ravenna, con un calo della movimentazione complessiva del 19,1%, Genova a -12,2%, La Spezia a -7». Complessivamente si registra dall'inizio della crisi un calo di circa il 25-30% sul fronte container che vengono dal Canale. Le grandi navi che entrano nel Mediterraneo spesso si fermano nei porti più vicini a Gibilterra, ma sempre di più proseguono verso Rotterdam e Amburgo. «Nessuno Stato dell'Unione europea pensi che questa situazione di momentanea debolezza del Mediterraneo possa diventare occasione per tornare ad uno sviluppo squilibrato tra i porti del Nord e del Sud

considerato che le rotte da Buona Speranza sono di 15-20 giorni più lunghe: il trasporto diviene così più fluido. L'altra reazione è stata quella di aumentare la velocità delle navi per ridurre i ritardi. Terzo: le imprese, soprattutto manifatturiere, hanno aumentato i quantitativi degli ordini per fare maggiori scorte di magazzino». La crisi è grave, dice Luigi Scordamaglia, ad di Filiera Italia: «I danni per l'export agroalimentare sono evidenti - spiega - perché abbiamo perso circa il 33% dell'export verso l'Asia e l'Oceania. Parliamo a oggi di circa 6 miliardi di prodotti made in Italy che non hanno attraversato Suez. Con gli attacchi il Mediterraneo rischia di trasformarsi in un lago. L'Europa deve capire la lezione ed evitare in futuro di essere troppo dipendente. Non vanno smantellate le nostre produzioni manifatturiere e le nostre filiere agricole perché casi come quello di Suez si possono ripetere». Droni degli Houthi attaccano la fregata Hydra che aveva appena ospitato il ministro della Difesa della Grecia: velivoli abbattuti a cannonate I RIFLESSI È evidente infatti che l'allungamento delle rotte commerciali determina un forte incremento dei costi del trasporto navale che si trasmette ai prezzi dei beni importati. Queste turbolenze - stima Confartigianato - possono generare un impatto fino a dieci punti sui prezzi dei beni importati e di 0,3 punti percentuali sull'inflazione nel periodo 2024-25. Non solo. Scordamaglia è preoccupato anche per i riflessi sull'import di gnl dal Qatar: se il traffico dovesse fermarsi ci sarebbe un'impennata dei prezzi dell'energia. Le modifiche delle rotte e la disintermediazione dei porti italiani espongono a rischi 13mila imprese del sistema del trasporto e logistica che operano nei principali porti per la movimentazione di merci via Mar Rosso. Ma fino a oggi si possono quantificare i danni? Tra novembre 2023 e gennaio 2024 sono ammontati a 8,8 miliardi, circa 95 milioni al giorno. In particolare, negli ultimi 3 mesi dell'anno scorso, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, pari a 35 milioni al giorno, per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. Confartigianato ha misurato anche le conseguenze della crisi sulle micro e piccole imprese italiane che, in Europa, sono quelle a maggiore rischio. La quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. In particolare, le esportazioni di prodotti con il maggiore apporto delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti dai prodotti in metallo (1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo. LE REAZIONI «L'escalation della crisi in Medio Oriente - sottolinea il presidente di Confartigianato Marco Granelli - penalizza il sistema del made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della manifattura italiana». «Gli scambi con la Cina corrispondono a 154 miliardi di euro, pari al 40% del totale import-export che passa da Suez, ha sottolineato Guido Grimaldi, presidente di Alis, aprendo a Verona Let Expo, parlando poi di extracosti legati alla circumnavigazione dell'Africa, oltre che di una «grande perdita di traffici per la nostra Italia e i nostri porti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

HOUTHİ, SIAMO FOTTUTI - IL GRUPPO DI RIBELLI YEMENITA CONTINUA AD ATTACCARE LE IMBARCAZIONI CHE NAVIGANO NEL MAR

IMPIEGANDO ANCHE PIU' DI 3 SETTIMANE - QUESTO È UN PROBLEME PER I PORTI ITALIANI: LE NAVI, NON PASSANDO PER IL CANALE DI SUEZ, BYPASSANO IL MEDITERRANEO E VANNO VERSO IL NORD EUROPA - PER L'ITALIA I DANNI, AL MOMENTO, SI POSSONO QUANTIFICARE IN OLTRE 8 MILIARDI... 16.03.2024 09:40 Loading Ad 00:00 / 02:01 LIVE COMMERCIO, NUOVE ROTTE DOPO GLI ATTACCHI HOUTHİ DANNI PER I PORTI ITALIANI Estratto dell'articolo di Marco Ventura per "Il Messaggero" IMPATTO DELLA CRISI NEL MAR ROSSO Gli Houthi non si arrendono, anzi rilanciano. Sparano missili e droni, e minacciano di farlo anche nell'Oceano Indiano fuori dall'area del Golfo, mettendo in pericolo la navigazione sulla rotta alternativa a quella del Mar Rosso verso il Mediterraneo. Abdul Malik al Houthi, leader delle milizie yemenite filoiraniane, ha minacciato che gli attacchi alle navi commerciali saranno estese a quelle israeliane nell'Oceano Indiano verso il Capo di Buona Speranza, che va doppiato per circumnavigare l'Africa. ribelli houthi - mar rosso ribelli houthi - mar rosso Rotta che fino a ieri sembrava

sicura, anche se molto sconveniente perché triplica le distanze (e i costi). Come se non bastasse, filtra la notizia che gli Houthi, già accreditati di armi avanzate di fabbricazione iraniana e cinese, potrebbero disporre di missili ipersonici come quelli impiegati con successo dai russi nella guerra ucraina. Un bel rompicapo per la Marina italiana che ha la guida della missione Ue Aspides nel Mar Rosso, anche se gli Houthi sostengono che gli italiani «non sono nemici, non ci sono rischi per le navi italiane, non lo abbiamo detto né dichiarato, solo non vogliamo che l'Italia si faccia coinvolgere nelle guerre Usa per servire i massacri israeliani a Gaza». ribelli houthi in yemen ribelli houthi in yemen Per il momento, sembra in effetti che nelle ultime ore gli Houthi abbiano preso di mira unità commerciali in qualche modo legate a armatori israeliani. Come la petroliera battente bandiera panamense ma di proprietà vietnamita "Pacific 01", in precedenza della Eastern Pacific Shipping con base a Singapore, controllata dal miliardario israeliano Idan Ofer. Il Centro britannico per le operazioni del commercio marittimo ha riportato che la nave è stata colpita da un missile, presumibilmente targato Houthi, 140 km a ovest del porto yemenita di Hodeidah, origine prevalente degli assalti, in precedenza un altro cargo era stato bersagliato a 93 chilometri a sud-ovest. [] raid di usa e uk contro i ribelli houthi in yemen 7 raid di usa e uk contro i ribelli houthi in yemen 7 E adesso gli Houthi minacciano di creare scompiglio anche nella vastità dell'oceano. Il risultato è che la Russia sta potenziando tutto il traffico ferroviario che la collega a est alla Cina e a sud a Turchia e Iran, anche grazie alla costruzione di tratte di raccordo mancanti, come una fettuccia strategica di 100 miglia nell'Azerbaijan. Nei primi anni '90, una linea ferroviaria per collegare Yerevan a Baku, l'Armenia all'Azerbaijan e di là alla Russia, era stata iniziata poi sospesa



IMPIEGANDO ANCHE PIU' DI 3 SETTIMANE - QUESTO È UN PROBLEME PER I PORTI ITALIANI: LE NAVI, NON PASSANDO PER IL CANALE DI SUEZ, BYPASSANO IL MEDITERRANEO E VANNO VERSO IL NORD EUROPA - PER L'ITALIA I DANNI, AL MOMENTO, SI POSSONO QUANTIFICARE IN OLTRE 8 MILIARDI... 16.03.2024 09:40 Loading Ad 00:00 / 02:01 LIVE COMMERCIO, NUOVE ROTTE DOPO GLI ATTACCHI HOUTHİ DANNI PER I PORTI ITALIANI Estratto dell'articolo di Marco Ventura per "Il Messaggero" IMPATTO DELLA CRISI NEL MAR ROSSO Gli Houthi non si arrendono, anzi rilanciano. Sparano missili e droni, e minacciano di farlo anche nell'Oceano Indiano fuori dall'area del Golfo, mettendo in pericolo la navigazione sulla rotta alternativa a quella del Mar Rosso verso il Mediterraneo. Abdul Malik al Houthi, leader delle milizie yemenite filoiraniane, ha minacciato che gli attacchi alle navi commerciali saranno estese a quelle israeliane nell'Oceano Indiano verso il Capo di Buona Speranza, che va doppiato per circumnavigare l'Africa. ribelli houthi - mar rosso ribelli houthi - mar rosso Rotta che fino a ieri sembrava sicura, anche se molto sconveniente perché triplica le distanze (e i costi). Come se non bastasse, filtra la notizia che gli Houthi, già accreditati di armi avanzate di fabbricazione iraniana e cinese, potrebbero disporre di missili ipersonici come quelli impiegati con successo dai russi nella guerra ucraina. Un bel rompicapo per la Marina italiana che ha la guida della missione Ue Aspides nel Mar Rosso, anche se gli Houthi sostengono che gli italiani «non sono nemici, non ci sono rischi per le navi italiane, non lo abbiamo detto né dichiarato, solo non vogliamo che l'Italia si faccia coinvolgere nelle guerre Usa per servire i massacri israeliani a Gaza». ribelli houthi in yemen ribelli houthi in yemen Per il momento, sembra in effetti che nelle ultime ore gli Houthi abbiano preso di mira unità commerciali in qualche modo legate a armatori israeliani. Come la petroliera battente bandiera panamense ma di proprietà vietnamita "Pacific 01", in precedenza della Eastern Pacific Shipping con base a Singapore, controllata dal miliardario israeliano Idan Ofer. Il Centro britannico per le operazioni del commercio marittimo ha riportato che la nave è stata colpita da un missile, presumibilmente targato Houthi, 140 km a ovest del porto yemenita di Hodeidah, origine prevalente degli assalti, in precedenza un altro cargo era stato bersagliato a 93 chilometri a sud-ovest. [] raid di usa e uk contro i ribelli houthi in yemen 7 raid di usa e uk contro i ribelli houthi in yemen 7 E adesso gli Houthi minacciano di creare scompiglio anche nella vastità dell'oceano. Il risultato è che la Russia sta potenziando tutto il traffico ferroviario che la collega a est alla Cina e a sud a Turchia e Iran, anche grazie alla costruzione di tratte di raccordo mancanti, come una fettuccia strategica di 100 miglia nell'Azerbaijan. Nei primi anni '90, una linea ferroviaria per collegare Yerevan a Baku, l'Armenia all'Azerbaijan e di là alla Russia, era stata iniziata poi sospesa

Dagospia

Primo Piano

dei costi del trasporto navale che si trasmette ai prezzi dei beni importati. Queste turbolenze stima Confartigianato possono generare un impatto fino a dieci punti sui prezzi dei beni importati e di 0,3 punti percentuali sull'inflazione nel periodo 2024-25. I RAID DI STATI UNITI E GRAN BRETAGNA CONTRO GLI HOUTHY I RAID DI STATI UNITI E GRAN BRETAGNA CONTRO GLI HOUTHY Non solo. Scordamaglia è preoccupato anche per i riflessi sull'import di gnl dal Qatar: se il traffico dovesse fermarsi ci sarebbe un'impennata dei prezzi dell'energia. Le modifiche delle rotte e la disintermediazione dei porti italiani espongono a rischi 13mila imprese del sistema del trasporto e logistica che operano nei principali porti per la movimentazione di merci via Mar Rosso. Ma fino a oggi si possono quantificare i danni? Tra novembre 2023 e gennaio 2024 sono ammontati a 8,8 miliardi, circa 95 milioni al giorno. milizie houthi - yemen milizie houthi - yemen In particolare, negli ultimi 3 mesi dell'anno scorso, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, pari a 35 milioni al giorno, per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. [] Guarda la fotogallery Potrebbe interessarti anche: Contenuti sponsorizzati da.

Houthi, traffici nel Canale di Suez dimezzati per gli attacchi dei ribelli: perdite per oltre 8 miliardi. Danneggiati i porti italiani

Penalizzato l'import-export made in Italy, soffrono filiera agroalimentare e manifattura. Traffici dimezzati, costi in aumento, spinta sull'inflazione. La crisi del Mar Rosso costa caro non solo ai porti italiani, ma all'intero sistema dell'import-export. A soffrire soprattutto la filiera agroalimentare e la manifattura. Gli ultimi dati parlano chiaro. Il volume degli scambi commerciali in transito per il Canale di Suez da fine novembre 2023, mese d'inizio degli attacchi degli Houthi alle navi occidentali, si è progressivamente ridotto e a febbraio 2024 risulta dimezzato (-56,1%). In parallelo, sempre tra novembre 2023 e febbraio 2024, il volume degli scambi commerciali in transito per il Capo di Buona Speranza è aumentato del 75,1%. APPROFONDIMENTI

Previous MEDIO ORIENTE Houthi colpiscono una nave nello Yemen: «Siamo pronti ad... LA MISSIONE Droni degli Houthi attaccano la fregata Hydra che aveva appena... LO SCENARIO Houthi minacciano il commercio, nuove rotte dopo gli attacchi: danni... ASKANews Portavoce Houthi: abbiamo colpito nave israeliana nel Mar Rosso IL FOCUS Houthi, escalation nel Mar Rosso: attaccata una nave mercantile... MEDIO ORIENTE Houthi colpiscono una nave nello Yemen: «Siamo pronti ad... LA MISSIONE Droni degli Houthi attaccano la fregata Hydra che aveva appena... LO SCENARIO Houthi minacciano il commercio, nuove rotte dopo gli attacchi: danni... ASKANews Portavoce Houthi: abbiamo colpito nave israeliana nel Mar Rosso IL FOCUS Houthi, escalation nel Mar Rosso: attaccata una nave mercantile... MEDIO ORIENTE Houthi colpiscono una nave nello Yemen: «Siamo pronti ad... LA MISSIONE Droni degli Houthi attaccano la fregata Hydra che aveva appena... Next Navi che iniziano a bypassare il Mediterraneo e vanno verso il Nord Europa. In difficoltà sono soprattutto i porti dell'Adriatico, ovvero Trieste e Venezia, mentre Civitavecchia, che punta sul traffico passeggeri, è di fatto immune alle turbolenze. Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoport**, va subito al punto: «Le portacontainer più grandi, sopra i 7.500 teu, stanno iniziando a deviare in maniera sostanziale verso Nord e questo preoccupa. Come del resto il prolungamento della fase di crisi». Hanno dati positivi solo Gioia Tauro e, come detto, Civitavecchia. «A gennaio - spiega ancora - sono stati in sofferenza Ravenna, con un calo della movimentazione complessiva del 19,1%, Genova a -12,2%, La Spezia a -7». Complessivamente si registra dall'inizio della crisi un calo di circa il 25-30% sul fronte container che vengono dal Canale. Le grandi navi che entrano nel Mediterraneo spesso si fermano nei porti più vicini a Gibilterra, ma sempre di più proseguono verso Rotterdam e Amburgo. «Nessuno Stato dell'Unione europea pensi che questa situazione di momentanea debolezza del Mediterraneo possa diventare occasione per tornare ad uno sviluppo squilibrato tra i porti del Nord e del Sud Europa. Sarebbe un errore strategico fondamentale che l'Ue non può permettersi», sottolinea Giampieri. Spiega Pino Musolino,



Penalizzato l'import-export made in Italy, soffrono filiera agroalimentare e manifattura. Traffici dimezzati, costi in aumento, spinta sull'inflazione. La crisi del Mar Rosso costa caro non solo ai porti italiani, ma all'intero sistema dell'import-export. A soffrire soprattutto la filiera agroalimentare e la manifattura. Gli ultimi dati parlano chiaro. Il volume degli scambi commerciali in transito per il Canale di Suez da fine novembre 2023, mese d'inizio degli attacchi degli Houthi alle navi occidentali, si è progressivamente ridotto e a febbraio 2024 risulta dimezzato (-56,1%). In parallelo, sempre tra novembre 2023 e febbraio 2024, il volume degli scambi commerciali in transito per il Capo di Buona Speranza è aumentato del 75,1%. APPROFONDIMENTI

Previous MEDIO ORIENTE Houthi colpiscono una nave nello Yemen: «Siamo pronti ad... LA MISSIONE Droni degli Houthi attaccano la fregata Hydra che aveva appena... LO SCENARIO Houthi minacciano il commercio, nuove rotte dopo gli attacchi: danni... ASKANews Portavoce Houthi: abbiamo colpito nave israeliana nel Mar Rosso IL FOCUS Houthi, escalation nel Mar Rosso: attaccata una nave mercantile... MEDIO ORIENTE Houthi colpiscono una nave nello Yemen: «Siamo pronti ad... LA MISSIONE Droni degli Houthi attaccano la fregata Hydra che aveva appena... LO SCENARIO Houthi minacciano il commercio, nuove rotte dopo gli attacchi: danni... ASKANews Portavoce Houthi: abbiamo colpito nave israeliana nel Mar Rosso IL FOCUS Houthi, escalation nel Mar Rosso: attaccata una nave mercantile... MEDIO ORIENTE Houthi colpiscono una nave nello Yemen: «Siamo pronti ad... LA MISSIONE Droni degli Houthi attaccano la fregata Hydra che aveva appena... Next Navi che iniziano a bypassare il Mediterraneo e vanno verso il Nord Europa. In difficoltà sono soprattutto i porti dell'Adriatico, ovvero Trieste e Venezia, mentre Civitavecchia, che punta sul traffico passeggeri, è di fatto immune alle turbolenze. Rodolfo Giampieri, presidente di Assoport, va subito al punto: «Le

presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e dell'Associazione MedPorts: «Stanno subendo i porti dell'Est Mediterraneo, ma alcuni scali nel West Med, come Valencia, appena dentro Gibilterra, hanno picchi di traffico insperati. A Civitavecchia abbiamo qualche segnale di incremento, ma congiunturale e non strutturale. Un prolungarsi della situazione di crisi certo può creare presupposti per conseguenze non prevedibili in questo momento. A oggi facciamo scenari e viviamo alla giornata». In questa fase le catene logistico-marittime si riorganizzano o almeno provano a reggere botta. «Gli operatori stanno rispondendo alla crisi - spiega Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo - La prima reazione è stata mettere in campo una capacità navale aggiuntiva per riequilibrare il flusso di import export logistico e controbilanciare i ritardi, considerato che le rotte da Buona Speranza sono di 15-20 giorni più lunghe: il trasporto diviene così più fluido. L'altra reazione è stata quella di aumentare la velocità delle navi per ridurre i ritardi. Terzo: le imprese, soprattutto manifatturiere, hanno aumentato i quantitativi degli ordini per fare maggiori scorte di magazzino». La crisi è grave, dice Luigi Scordamaglia, ad di Filiera Italia: «I danni per l'export agroalimentare sono evidenti - spiega - perché abbiamo perso circa il 33% dell'export verso l'Asia e l'Oceania. Parliamo a oggi di circa 6 miliardi di prodotti made in Italy che non hanno attraversato Suez. Con gli attacchi il Mediterraneo rischia di trasformarsi in un lago. L'Europa deve capire la lezione ed evitare in futuro di essere troppo dipendente. Non vanno smantellate le nostre produzioni manifatturiere e le nostre filiere agricole perché casi come quello di Suez si possono ripetere». I RIFLESSI È evidente infatti che l'allungamento delle rotte commerciali determina un forte incremento dei costi del trasporto navale che si trasmette ai prezzi dei beni importati. Queste turbolenze - stima Confartigianato - possono generare un impatto fino a dieci punti sui prezzi dei beni importati e di 0,3 punti percentuali sull'inflazione nel periodo 2024-25. Non solo. Scordamaglia è preoccupato anche per i riflessi sull'import di gnl dal Qatar: se il traffico dovesse fermarsi ci sarebbe un'impennata dei prezzi dell'energia. Le modifiche delle rotte e la disintermediazione dei porti italiani espongono a rischi 13mila imprese del sistema del trasporto e logistica che operano nei principali porti per la movimentazione di merci via Mar Rosso. Ma fino a oggi si possono quantificare i danni? Tra novembre 2023 e gennaio 2024 sono ammontati a 8,8 miliardi, circa 95 milioni al giorno. In particolare, negli ultimi 3 mesi dell'anno scorso, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, pari a 35 milioni al giorno, per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. Confartigianato ha misurato anche le conseguenze della crisi sulle micro e piccole imprese italiane che, in Europa, sono quelle a maggiore rischio. La quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. In particolare, le esportazioni di prodotti con il maggiore apporto delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti dai prodotti in metallo

(1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo. LE REAZIONI «L'escalation della crisi in Medio Oriente - sottolinea il presidente di Confartigianato Marco Granelli - penalizza il sistema del made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della manifattura italiana». «Gli scambi con la Cina corrispondono a 154 miliardi di euro, pari al 40% del totale import-export che passa da Suez, ha sottolineato Guido Grimaldi, presidente di Alis, aprendo a Verona Let Expo, parlando poi di extracosti legati alla circumnavigazione dell'Africa, oltre che di una «grande perdita di traffici per la nostra Italia e i nostri porti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Houthi, traffici nel Canale di Suez dimezzati per gli attacchi dei ribelli: perdite per oltre 8 miliardi. Danneggiati i porti italiani

Penalizzato l'import-export made in Italy, soffrono filiera agroalimentare e manifattura di Alessandra Camilletti e Umberto Mancini. Traffici dimezzati, costi in aumento, spinta sull'inflazione. La crisi del costa caro non solo ai porti italiani, ma all'intero sistema dell'import-export. A soffrire soprattutto la filiera agroalimentare e la manifattura. Gli ultimi dati parlano chiaro. Il volume degli scambi commerciali in transito per il da fine novembre 2023, mese d'inizio degli attacchi degli alle navi occidentali, si è progressivamente ridotto e a febbraio 2024 risulta dimezzato (-56,1%). In parallelo, sempre tra novembre 2023 e febbraio 2024, il volume degli scambi commerciali in transito per il Capo di Buona Speranza è aumentato del 75,1%. Navi che iniziano a bypassare il Mediterraneo e vanno verso il Nord Europa. In difficoltà sono soprattutto i porti dell'Adriatico, ovvero Trieste e Venezia, mentre Civitavecchia, che punta sul traffico passeggeri, è di fatto immune alle turbolenze. Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoport**, va subito al punto: «Le portacontainer più grandi, sopra i 7.500 teu, stanno iniziando a deviare in maniera sostanziale verso Nord e questo preoccupa. Come del resto il prolungamento della fase di crisi». Hanno dati positivi solo Gioia Tauro e, come detto, Civitavecchia. «A gennaio - spiega ancora - sono stati in sofferenza Ravenna, con un calo della movimentazione complessiva del 19,1%, Genova a -12,2%, La Spezia a -7». Complessivamente si registra dall'inizio della crisi un calo di circa il 25-30% sul fronte container che vengono dal Canale. Le grandi navi che entrano nel Mediterraneo spesso si fermano nei porti più vicini a Gibilterra, ma sempre di più proseguono verso Rotterdam e Amburgo. «Nessuno Stato dell'Unione europea pensi che questa situazione di momentanea debolezza del Mediterraneo possa diventare occasione per tornare ad uno sviluppo squilibrato tra i porti del Nord e del Sud Europa. Sarebbe un errore strategico fondamentale che l'Ue non può permettersi», sottolinea Giampieri. Spiega Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e dell'Associazione MedPorts: «Stanno subendo i porti dell'Est Mediterraneo, ma alcuni scali nel West Med, come Valencia, appena dentro Gibilterra, hanno picchi di traffico insperati. A Civitavecchia abbiamo qualche segnale di incremento, ma congiunturale e non strutturale. Un prolungarsi della situazione di crisi certo può creare presupposti per conseguenze non prevedibili in questo momento. A oggi facciamo scenari e viviamo alla giornata». In questa fase le catene logistico-marittime si riorganizzano o almeno provano a reggere botta. «Gli operatori stanno rispondendo alla crisi - spiega Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo - La prima reazione è stata mettere in campo una capacità navale aggiuntiva per riequilibrare il flusso di import export logistico e controbilanciare i ritardi, considerato che le rotte da Buona Speranza sono di 15-20 giorni

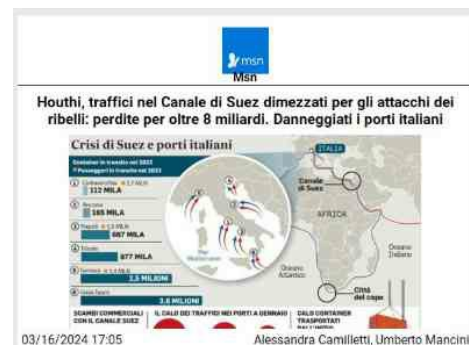


Penalizzato l'import-export made in Italy, soffrono filiera agroalimentare e manifattura di Alessandra Camilletti e Umberto Mancini. Traffici dimezzati, costi in aumento, spinta sull'inflazione. La crisi del costa caro non solo ai porti italiani, ma all'intero sistema dell'import-export. A soffrire soprattutto la filiera agroalimentare e la manifattura. Gli ultimi dati parlano chiaro. Il volume degli scambi commerciali in transito per il da fine novembre 2023, mese d'inizio degli attacchi degli alle navi occidentali, si è progressivamente ridotto e a febbraio 2024 risulta dimezzato (-56,1%). In parallelo, sempre tra novembre 2023 e febbraio 2024, il volume degli scambi commerciali in transito per il Capo di Buona Speranza è aumentato del 75,1%. Navi che iniziano a bypassare il Mediterraneo e vanno verso il Nord Europa. In difficoltà sono soprattutto i porti dell'Adriatico, ovvero Trieste e Venezia, mentre Civitavecchia, che punta sul traffico passeggeri, è di fatto immune alle turbolenze. Rodolfo Giampieri, presidente di Assoport, va subito al punto: «Le portacontainer più grandi, sopra i 7.500 teu, stanno iniziando a deviare in maniera sostanziale verso Nord e questo preoccupa. Come del resto il prolungamento della fase di crisi». Hanno dati positivi solo Gioia Tauro e, come detto, Civitavecchia. «A gennaio - spiega ancora - sono stati in sofferenza Ravenna, con un calo della movimentazione complessiva del 19,1%, Genova a -12,2%, La Spezia a -7». Complessivamente si registra dall'inizio della crisi un calo di circa il 25-30% sul fronte container che vengono dal Canale. Le grandi navi che entrano nel Mediterraneo spesso si fermano nei porti più vicini a Gibilterra, ma sempre di più proseguono verso Rotterdam e Amburgo. «Nessuno Stato dell'Unione europea pensi che questa situazione di momentanea debolezza del Mediterraneo possa diventare occasione per tornare ad uno sviluppo squilibrato tra i porti del Nord e del Sud Europa. Sarebbe un errore strategico fondamentale che l'Ue non può permettersi»,

più lunghe: il trasporto diviene così più fluido. L'altra reazione è stata quella di aumentare la velocità delle navi per ridurre i ritardi. Terzo: le imprese, soprattutto manifatturiere, hanno aumentato i quantitativi degli ordini per fare maggiori scorte di magazzino». La crisi è grave, dice Luigi Scordamaglia, ad di Filiera Italia: «I danni per l'export agroalimentare sono evidenti - spiega - perché abbiamo perso circa il 33% dell'export verso l'Asia e l'Oceania. Parliamo a oggi di circa 6 miliardi di prodotti made in Italy che non hanno attraversato Suez. Con gli attacchi il Mediterraneo rischia di trasformarsi in un lago. L'Europa deve capire la lezione ed evitare in futuro di essere troppo dipendente. Non vanno smantellate le nostre produzioni manifatturiere e le nostre filiere agricole perché casi come quello di Suez si possono ripetere». I RIFLESSI È evidente infatti che l'allungamento delle rotte commerciali determina un forte incremento dei costi del trasporto navale che si trasmette ai prezzi dei beni importati. Queste turbolenze - stima Confartigianato - possono generare un impatto fino a dieci punti sui prezzi dei beni importati e di 0,3 punti percentuali sull'inflazione nel periodo 2024-25. Non solo. Scordamaglia è preoccupato anche per i riflessi sull'import di gnl dal Qatar: se il traffico dovesse fermarsi ci sarebbe un'impennata dei prezzi dell'energia. Le modifiche delle rotte e la disintermediazione dei porti italiani espongono a rischi 13mila imprese del sistema del trasporto e logistica che operano nei principali porti per la movimentazione di merci via Mar Rosso. Ma fino a oggi si possono quantificare i danni? Tra novembre 2023 e gennaio 2024 sono ammontati a 8,8 miliardi, circa 95 milioni al giorno. In particolare, negli ultimi 3 mesi dell'anno scorso, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, pari a 35 milioni al giorno, per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. Confartigianato ha misurato anche le conseguenze della crisi sulle micro e piccole imprese italiane che, in Europa, sono quelle a maggiore rischio. La quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. In particolare, le esportazioni di prodotti con il maggiore apporto delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti dai prodotti in metallo (1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo. LE REAZIONI «L'escalation della crisi in Medio Oriente - sottolinea il presidente di Confartigianato Marco Granelli - penalizza il sistema del made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della manifattura italiana». «Gli scambi con la Cina corrispondono a 154 miliardi di euro, pari al 40% del totale import-export che passa da Suez, ha sottolineato Guido Grimaldi, presidente di Alis, aprendo a Verona Let Expo, parlando poi di extracosti legati alla circumnavigazione dell'Africa, oltre che di una «grande perdita di traffici per la nostra Italia e i nostri porti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Houthi, traffici nel Canale di Suez dimezzati per gli attacchi dei ribelli: perdite per oltre 8 miliardi. Danneggiati i porti italiani

Traffici dimezzati, costi in aumento, spinta sull'inflazione. La crisi del Mar Rosso costa caro non solo ai porti italiani, ma all'intero sistema dell'import-export. A soffrire soprattutto la filiera agroalimentare e la manifattura. Gli ultimi dati parlano chiaro. Il volume degli scambi commerciali in transito per il Canale di Suez da fine novembre 2023, mese d'inizio degli attacchi degli Houthi alle navi occidentali, si è progressivamente ridotto e a febbraio 2024 risulta dimezzato (-56,1%). In parallelo, sempre tra novembre 2023 e febbraio 2024, il volume degli scambi commerciali in transito per il Capo di Buona Speranza è aumentato del 75,1%. Navi che iniziano a bypassare il Mediterraneo e vanno verso il Nord Europa. In difficoltà sono soprattutto i porti dell'Adriatico, ovvero Trieste e Venezia, mentre Civitavecchia, che punta sul traffico passeggeri, è di fatto immune alle turbolenze. Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoporti**, va subito al punto: «Le portacontainer più grandi, sopra i 7.500 teu, stanno iniziando a deviare in maniera sostanziale verso Nord e questo preoccupa. Come del resto il prolungamento della fase di crisi». Hanno dati positivi solo Gioia Tauro e, come detto, Civitavecchia. «A gennaio - spiega ancora - sono stati in sofferenza Ravenna, con un calo della movimentazione complessiva del 19,1%, Genova a -12,2%, La Spezia a -7». Complessivamente si registra dall'inizio della crisi un calo di circa il 25-30% sul fronte container che vengono dal Canale. Le grandi navi che entrano nel Mediterraneo spesso si fermano nei porti più vicini a Gibilterra, ma sempre di più proseguono verso Rotterdam e Amburgo. «Nessuno Stato dell'Unione europea pensi che questa situazione di momentanea debolezza del Mediterraneo possa diventare occasione per tornare ad uno sviluppo squilibrato tra i porti del Nord e del Sud Europa. Sarebbe un errore strategico fondamentale che l'Ue non può permettersi», sottolinea Giampieri. Spiega Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e dell'Associazione MedPorts: «Stanno subendo i porti dell'Est Mediterraneo, ma alcuni scali nel West Med, come Valencia, appena dentro Gibilterra, hanno picchi di traffico insperati. A Civitavecchia abbiamo qualche segnale di incremento, ma congiunturale e non strutturale. Un prolungarsi della situazione di crisi certo può creare presupposti per conseguenze non prevedibili in questo momento. A oggi facciamo scenari e viviamo alla giornata». In questa fase le catene logistico-marittime si riorganizzano o almeno provano a reggere botta. «Gli operatori stanno rispondendo alla crisi - spiega Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo - La prima reazione è stata mettere in campo una capacità navale aggiuntiva per riequilibrare il flusso di import export logistico e controbilanciare i ritardi, considerato che le rotte da Buona Speranza sono di 15-20 giorni più lunghe: il trasporto diviene così più fluido. L'altra reazione è stata quella di aumentare la velocità



Traffici dimezzati, costi in aumento, spinta sull'inflazione. La crisi del Mar Rosso costa caro non solo ai porti italiani, ma all'intero sistema dell'import-export. A soffrire soprattutto la filiera agroalimentare e la manifattura. Gli ultimi dati parlano chiaro. Il volume degli scambi commerciali in transito per il Canale di Suez da fine novembre 2023, mese d'inizio degli attacchi degli Houthi alle navi occidentali, si è progressivamente ridotto e a febbraio 2024 risulta dimezzato (-56,1%). In parallelo, sempre tra novembre 2023 e febbraio 2024, il volume degli scambi commerciali in transito per il Capo di Buona Speranza è aumentato del 75,1%. Navi che iniziano a bypassare il Mediterraneo e vanno verso il Nord Europa. In difficoltà sono soprattutto i porti dell'Adriatico, ovvero Trieste e Venezia, mentre Civitavecchia, che punta sul traffico passeggeri, è di fatto immune alle turbolenze. Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti, va subito al punto: «Le portacontainer più grandi, sopra i 7.500 teu, stanno iniziando a deviare in maniera sostanziale verso Nord e questo preoccupa. Come del resto il prolungamento della fase di crisi». Hanno dati positivi solo Gioia Tauro e, come detto, Civitavecchia. «A gennaio - spiega ancora - sono stati in sofferenza Ravenna, con un calo della movimentazione complessiva del 19,1%, Genova a -12,2%, La Spezia a -7». Complessivamente si registra dall'inizio della crisi un calo di circa il 25-30% sul fronte container che vengono dal Canale. Le grandi navi che entrano nel Mediterraneo spesso si fermano nei porti più vicini a Gibilterra, ma sempre di più proseguono verso Rotterdam e Amburgo. «Nessuno Stato dell'Unione europea pensi che questa situazione di momentanea debolezza del Mediterraneo possa diventare occasione per tornare ad uno sviluppo squilibrato

delle navi per ridurre i ritardi. Terzo: le imprese, soprattutto manifatturiere, hanno aumentato i quantitativi degli ordini per fare maggiori scorte di magazzino». La crisi è grave, dice Luigi Scordamaglia, ad di Filiera Italia: «I danni per l'export agroalimentare sono evidenti - spiega - perché abbiamo perso circa il 33% dell'export verso l'Asia e l'Oceania. Parliamo a oggi di circa 6 miliardi di prodotti made in Italy che non hanno attraversato Suez. Con gli attacchi il Mediterraneo rischia di trasformarsi in un lago. L'Europa deve capire la lezione ed evitare in futuro di essere troppo dipendente. Non vanno smantellate le nostre produzioni manifatturiere e le nostre filiere agricole perché casi come quello di Suez si possono ripetere». Droni degli Houthi attaccano la fregata Hydra che aveva appena ospitato il ministro della Difesa della Grecia: velivoli abbattuti a cannonate I RIFLESSI È evidente infatti che l'allungamento delle rotte commerciali determina un forte incremento dei costi del trasporto navale che si trasmette ai prezzi dei beni importati. Queste turbolenze - stima Confartigianato - possono generare un impatto fino a dieci punti sui prezzi dei beni importati e di 0,3 punti percentuali sull'inflazione nel periodo 2024-25. Non solo. Scordamaglia è preoccupato anche per i riflessi sull'import di gnl dal Qatar: se il traffico dovesse fermarsi ci sarebbe un'impennata dei prezzi dell'energia. Le modifiche delle rotte e la disintermediazione dei porti italiani espongono a rischi 13mila imprese del sistema del trasporto e logistica che operano nei principali porti per la movimentazione di merci via Mar Rosso. Ma fino a oggi si possono quantificare i danni? Tra novembre 2023 e gennaio 2024 sono ammontati a 8,8 miliardi, circa 95 milioni al giorno. In particolare, negli ultimi 3 mesi dell'anno scorso, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, pari a 35 milioni al giorno, per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. Confartigianato ha misurato anche le conseguenze della crisi sulle micro e piccole imprese italiane che, in Europa, sono quelle a maggiore rischio. La quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. In particolare, le esportazioni di prodotti con il maggiore apporto delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti dai prodotti in metallo (1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo. LE REAZIONI «L'escalation della crisi in Medio Oriente - sottolinea il presidente di Confartigianato Marco Granelli - penalizza il sistema del made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della manifattura italiana». «Gli scambi con la Cina corrispondono a 154 miliardi di euro, pari al 40% del totale import-export che passa da Suez, ha sottolineato Guido Grimaldi, presidente di Alis, aprendo a Verona Let Expo, parlando poi di extracosti legati alla circumnavigazione dell'Africa, oltre che di una «grande perdita di traffici per la nostra Italia e i nostri porti».

Dagospia

Trieste

GLI OLIGARCHI RUSSI SI ATTACCANO AL TAR - L'AGENZIA DEL DEMANIO DOVRA' CONSENTIRE L'ACCESSO A BORDO DELLO YACHT

DOVRA' CONSENTIRE L'ACCESSO A BORDO DELLO YACHT DELL'AMICO DI PUTIN, ANDREY IGOREVICH MELNICHENKO, A UN TECNICO DI FIDUCIA DEL RUSSO - LO HA STABILITO IL TAR DEL LAZIO: LA BARCA, DEL VALORE DI 530 MILIONI DI EURO, FACEVA PARTE DEI BENI CONGELATI DOPO LO SCOPPIO DELLA GUERRA ED È ORMEGGIATA A TRIESTE - A MARZO DEL 2022 È STATA COINVOLTA IN UN INCIDENTE: MELNICHENKO SI È APPELLATO AI GIUDICI AMMINISTRATIVI PER POTER QUANTIFICARE IL DANNO E IL TAR GLI HA DATO RAGIONE 16.03.2024 16:00 sailing yacht a tra i piu grandi al mondo (ANSA) - L'Agenzia del Demanio dovrà consentire l'accesso a bordo del 'Sailing Yacht A' - l'imbarcazione del valore di 530 milioni di euro riconducibile ad Andrey Igorevich Melnichenko per la quale è stato disposto il congelamento amministrativo dopo l'inserimento dell'oligarca russo nella black list europea - ad un tecnico di fiducia della parte ricorrente. E' quanto ha stabilito il Tar del Lazio accogliendo il ricorso con il quale si chiedeva ai giudici amministrativi di sospendere il provvedimento con il quale il Demanio aveva risposto negativamente ad una richiesta di autorizzazione allo svolgimento di una perizia congiunta a fini assicurativi dopo un incidente verificatosi il 22 marzo del 2022. Il megayacht si trova bloccato dall'11 marzo del 2022 nel porto di Trieste: quel giorno gli uomini della Guardia di Finanza salirono a bordo per notificare la sottrazione della sua disponibilità al proprietario e per disporre la gestione e il controllo diretto da parte dello Stato italiano. Andrey Melnichenko Andrey Melnichenko Sulla vicenda pende una difficile vertenza giudiziaria: Melnichenko, infatti, sostiene che lo yacht non è di sua proprietà, ma di un trust gestito da un fiduciario indipendente, che con lui non avrebbe alcun rapporto. Sulla questione è pendente una pronuncia della Corte di giustizia europea, alla quale sempre il Tar del Lazio - davanti al quale è stato impugnato il congelamento - ha chiesto un parere pregiudiziale nell'aprile 2023. In questo nuovo ricorso il Tar ha ritenuto che, "nel necessario bilanciamento tra i contrapposti interessi, debba ritenersi prevalente quello vantato dalla ricorrente alla verifica delle attuali condizioni in cui versa la risorsa economica congelata a seguito del sinistro verificatosi il 22 marzo 2022". Richiesta accolta, quindi, con l'ordine all'amministrazione "di consentire, in tempo utile per il tempestivo esercizio di un'eventuale azione nei confronti delle compagnie assicuratrici, ad un tecnico di fiducia nominato dalla ricorrente di accedere alla nave al fine di valutare e documentare la precisa consistenza del danno accorso all'imbarcazione nonché di poter visionare ed estrarre copia della documentazione relativa al sinistro ivi detenuta dal comandante della nave medesima, alla presenza di rappresentanti dell'Agenzia del Demanio, alla quale è affidata la custodia del bene, nonché dell'Amministratore da costei nominato". L'udienza di merito è stata fissata dai giudici amministrativi per il prossimo 10



Dagospia

Trieste

aprile. IL SUPER YACHT DI ANDREY MELNICHENKO IL SUPER YACHT DI ANDREY MELNICHENKO sailing yacht a sailing yacht a Andrey Melnichenko Andrey Melnichenko messa a punto sailing yacht a messa a punto sailing yacht a sailing yacht a sailing yacht a lo sbarco degli ospiti di andrei melnichenko all'argentario 2 lo sbarco degli ospiti di andrei melnichenko all'argentario 2 lo sbarco degli ospiti di andrei melnichenko all'argentario 6 lo sbarco degli ospiti di andrei melnichenko all'argentario 6 lo sbarco degli ospiti di andrei melnichenko all'argentario 5 lo sbarco degli ospiti di andrei melnichenko all'argentario 5 lo sbarco degli ospiti di andrei melnichenko all'argentario 1 lo sbarco degli ospiti di andrei melnichenko all'argentario 1 sailing yacht a al **porto** sailing yacht a al **porto** Guarda la fotogallery Potrebbe interessarti anche: Contenuti sponsorizzati da.

Veneto News

Venezia

A Ca' Farsetti la cerimonia di commiato di Giuseppe Roberto Chiaia

Si è tenuta questa mattina, a Ca' Farsetti, la cerimonia di commiato di Giuseppe Roberto Chiaia, direttore dell'Area Coordinamento Legale e Istituzionale del Comune di Venezia, scomparso improvvisamente lo scorso 11 marzo. A prendere la parola, per dare l'ultimo saluto a Giuseppe, davanti ad una sala gremita di amici e colleghi, la compagna Lucia, la figlia Anita, la sorella Fiammetta e gli amici Matteo Bellomo, Marco Bevilacqua, Marco Vassallo, Andrea Vitturi e Simone Agrondi. In rappresentanza delle istituzioni, hanno preso la parola anche Nicola Torricella, direttore generale della Città Metropolitana, Morris Ceron, direttore generale del Comune di Venezia e, in conclusione, il sindaco Luigi Brugnaro. Numerose inoltre le **autorità** civili e militari presenti. "Quando ho conosciuto Giuseppe, ho subito visto in lui una persona umile e onesta", le parole del sindaco. "La sua assenza sarà profondamente sentita da tutti, anche dai cittadini che non hanno avuto il privilegio di conoscerlo personalmente, e questo perché ha dato tantissimo alla città di Venezia, donando il suo impegno senza riserve di fronte alle grandi sfide che negli ultimi anni hanno interessato la nostra città. Lo ricorderemo ogni giorno come esempio da seguire. Ciao Giuseppe". Nato il 21 dicembre 1965, padovano di origine, Giuseppe Roberto Chiaia, laureato in Giurisprudenza con Master in Europrogettazione, è stato dirigente della Provincia di Venezia, oltre che comandante della Polizia Provinciale e Consigliere di amministrazione di APV Investimenti. Attualmente, oltre all'incarico di direttore in Comune, era Componente del Comitato di Gestione dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale**. Please follow and like us.



Venezia Today

Venezia

A Ca' Farsetti l'addio all'avvocato Chiaia: «Un esempio da seguire»

Il sindaco: «Chiaia ha dato tantissimo alla città di Venezia» Si è tenuta questa mattina, a Ca' Farsetti, la cerimonia di commiato di Giuseppe Roberto Chiaia, direttore dell'area coordinamento legale e istituzionale del Comune di Venezia, scomparso improvvisamente lo scorso 11 marzo. A prendere la parola, per dare l'ultimo saluto a Giuseppe, davanti ad una sala gremita di amici e colleghi la compagna Lucia, la figlia Anita, la sorella Fiammetta e gli amici Matteo Bellomo, Marco Bevilacqua, Marco Vassallo, Andrea Vitturi e Simone Agrondi. «Quando ho conosciuto Giuseppe, ho subito visto in lui una persona umile e onesta - le parole del sindaco Luigi Brugnaro -. La sua assenza sarà profondamente sentita da tutti, anche dai cittadini che non hanno avuto il privilegio di conoscerlo personalmente, e questo perché ha dato tantissimo alla città di Venezia, donando il suo impegno senza riserve di fronte alle grandi sfide che negli ultimi anni hanno interessato la nostra città. Lo ricorderemo ogni giorno come esempio da seguire. Ciao Giuseppe». Nato il 21 dicembre 1965, padovano di origine, Chiaia era laureato in giurisprudenza con Master in europrogettazione ed è stato dirigente della Provincia di Venezia, oltre che comandante della polizia provinciale e consigliere di amministrazione di Apv Investimenti. Attualmente, oltre all'incarico di direttore in Comune, era componente del comitato di gestione dell'**autorità di sistema** portuale del Mmare Adriatico settentrionale.



Barca in avaria, intervento della Guardia Costiera

Nelle acque antistanti la Pineta di Arenzano, l'equipaggio della motovedetta CP 830 ha fornito assistenza in attesa che un'altra unità da diporto provvedesse a rimorchiarla in **porto**. Nel primo pomeriggio di sabato 16 marzo 2024 la Capitaneria di **Porto** ha ricevuto la segnalazione, da parte del proprietario di un natante a vela con motore ausiliario, di un'avaria nelle acque antistanti la Pineta di Arenzano. La barca partita da Marina del Castelluccio a Savona si trovava quindi in difficoltà. Gli occupanti, non in pericolo di vita e tutti in buono stato di salute, sono stati raggiunti dalla motovedetta CP 830, il cui equipaggio ha fornito assistenza in attesa che un'altra unità da diporto - conosciuta dai diportisti in difficoltà - provvedesse a rimorchiarla in **porto** ad Arenzano. Una volta giunta in sicurezza all'imboccatura del sorgitore turistico e verificato che non vi fossero danni a cose o persone, la motovedetta ha fatto rientro in **porto** a **Genova**. Continua a leggere le notizie di GenovaToday , segui la nostra pagina Facebook e iscriviti al nostro canale.



(Sito) Ansa

La Spezia

Porto Spezia, entro l'estate un progetto per il nuovo waterfront

Entro tre-quattro mesi la Regione Liguria e il Comune della Spezia presenteranno all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale "un progetto di partenariato pubblico-privato per il nuovo waterfront della Spezia" con l'obiettivo di puntare sullo "sviluppo a mare della città". Lo annuncia il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti a margine della riapertura della passeggiata che circonda la baia della Marinella a San Terenzo di Lerici (La Spezia). "Abbiamo cominciato a lavorare con il sindaco Peracchini sul progetto del nuovo waterfront della Spezia per lo sviluppo a mare della città, su cui penso che entro tre-quattro mesi avrete notizie, - spiega Toti - stiamo dialogando con molte persone interessate allo sviluppo dell'area e sono certo che arriverà all'Autorità portuale del Mar Ligure Orientale, che ne è competente, un progetto entro tre-quattro mesi. Qualsiasi proposta di partenariato pubblico-privato con il nuovo Codice degli Appalti parte da un piano di fattibilità tecnico-economica, che è equivalente al vecchio progetto definitivo, una proposta già strutturata che può andare in bando di gara".



Invito Regione: Mobilità. MuovERSi in Emilia-Romagna'

Invito Regione: Mobilità. MuovERSi in Emilia-Romagna': le prospettive future del trasporto pubblico, della mobilità sostenibile e della logistica. A Bologna mercoledì 20 marzo la conferenza sui 10 anni di politiche regionali e le sfide verso la transizione ecologica: con il presidente Bonacini, l'assessore Corsini e il ministro Salvini (AGENPARL) - sab 16 marzo 2024 REGIONE DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA MuovERSi in Emilia-Romagna 10 anni di politiche per la mobilità Bologna, 20 marzo 2024 9.30 Registrazione dei Partecipanti Modera: Valerio Baroncini | Vice Direttore Il Resto del Carlino Introduzioni 10,00 Saluto del Sindaco di Bologna Matteo Lepore 10,15 Introduzione e saluto del Presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini 10,30 Intervento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini Prima sessione: Il trasporto dei passeggeri 10,45 L'evoluzione della Mobilità e l'assetto infrastrutturale in Emilia-Romagna: un quadro sintetico Paolo Ferrecchi | Direttore Generale Cura del territorio e dell'ambiente Regione Emilia-Romagna 11,15 Il trasporto pubblico su gomma Giuseppina Gualtieri | Presidente e Amministratore Delegato di Tper 11,30 Il trasporto ferroviario regionale Alessandro Tullio | Amministratore Delegato Trenitalia Tper 11,45 La mobilità ciclistica in Emilia-Romagna Alessandro Meggiato | Responsabile Settore Trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibile Regione Emilia-Romagna Emilia-Romagna. Il futuro lo facciamo insieme. REGIONE DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA Seconda sessione: Le infrastrutture per la mobilità delle persone e delle merci 12,00 La nuova rete tranviaria del Comune di Bologna Valentina Orioli | Assessore Nuova mobilità, infrastrutture, trasporto pubblico locale, Città 30, tutela dei beni culturali e giardini storici 12,15 Lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale in Emilia-Romagna Gianpiero Strisciuglio | Amministratore Delegato di RFI 12,30 Lo sviluppo della rete ferroviaria regionale Stefano Masola | Direttore Generale FER 12,45 Il **porto** di **Ravenna** e la ZLS Daniele Rossi | Presidente Autorità di sistema portuale di **Ravenna** 13,00 L'Aeroporto di Bologna Enrico Postacchini | Presidente Aeroporto di Bologna 13,15 Pausa pranzo 14,30 L'Interporto di Bologna Marco Spinedi | Presidente Interporto Bologna 14,45 L'Interporto di Parma Gianpaolo Serpagli | Presidente Cepim Interporto di Parma 15,00 Lo sviluppo della rete statale nazionale in Emilia-Romagna Aldo Isi | Amministratore Delegato ANAS 15,15 Le previsioni infrastrutturali di Autostrade per l'Italia in Emilia-Romagna Roberto Tomasi | Amministratore Delegato Autostrade per l'Italia 15,30 Lo sviluppo dell'Autostrada del Brennero, la Campogalliano-Sassuolo e la Cispadana Diego Cattoni | Amministratore Delegato di Autostrada del Brennero 15,45 Conclusioni Andrea Corsini | Assessore Mobilità e trasporti, infrastrutture, turismo, commercio Regione Emilia-Romagna Emilia-Romagna. Il futuro lo facciamo insieme. REGIONE DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA Per partecipare è necessario iscriversi online Per informazioni: Emilia-Romagna. Il futuro lo facciamo insieme.



Il Nautilus

Ravenna

L'Iran usa i porti europei per le armi inviate a Hezbollah

(Latakia in Siria è il porto utilizzato per il contrabbando di armi a Hezbollah; foto public free) Londra . Le bombe iraniane sganciate su Israele vengono trasportate su navi che utilizzano i porti europei. Armi destinate a Hezbollah spedite in Siria prima che le navi proseguissero verso i porti di Anversa e Valencia 'per mascherare lo scopo dei viaggi'. E' noto da tempo che l'Iran sta fornendo armi ai militanti di Hezbollah in Libano usate per attaccare Israele, così come le sue recenti spedizioni di armi ai ribelli Houthi per attaccare le navi nel Mar Rosso. Il quotidiano britannico The Telegraph cita fonti in Israele che affermano che l'Iran sta usando le sue navi da carico e i suoi manifesti di carico ed altri documenti per i porti europei per nascondere le sue spedizioni di armi. Il gruppo libanese, sostenuto dall'Iran, ha ricevuto missili e bombe su navi che attraccano nei porti di Belgio, Spagna e Italia, secondo quanto riferito da fonti citate da The Telegraph. L'Iran è passato alla spedizione di armi via mare dopo che l'aviazione israeliana ha iniziato a prendere di mira le spedizioni che arrivano via terra nel nord della Siria attraverso l'Iraq, sostiene il quotidiano londinese The Telegraph. Armi e altre merci vengono ora dislocate al porto siriano di Latakia prima che le navi procedano verso i porti di Anversa, Valencia e **Ravenna**, nel tentativo di mascherare lo scopo dei viaggi; da Latakia, le armi vengono trasportate a sud in Libano. "Usare l'Europa aiuta a nascondere la natura e l'origine delle spedizioni, cambiando documenti e container per pulire le spedizioni", ha detto al The Telegraph una fonte di alto livello dell' intelligence israeliana. "L'Europa ha porti grandi, ed è per questo che l'Iran li sta usando per mascherare il trasporto di armi. È molto facile fare manipolazioni in quei grandi porti dove le cose devono essere spostate rapidamente, piuttosto che in un piccolo porto dove ci sarà più controllo", ha detto la fonte. E questo avviene da tre anni circa, sotto gli occhi degli osservatori occidentali. Ronen Solomon, un analista indipendente dell' intelligence con sede in Israele, ha detto che l'Iran sta anche inviando armi direttamente in Siria. L'uso di rotte separate attraverso l'Europa era per 'legittimare' il loro carico e 'distrarre l'attenzione' da quelle spedizioni dirette, ha aggiunto Solomon. Il porto di Latakia - il principale porto marittimo della Siria - è stato preso di mira da attacchi aerei nel 2021, anche se questi non sono stati rivendicati da Israele, che raramente conferma le operazioni in territorio siriano. Il The Telegraph afferma che 100 razzi sono stati lanciati nella regione delle alture del Golan in un solo giorno questa settimana. Riferiscono che circa 60.000 israeliani sono stati evacuati dalla regione di confine. Dall'inizio della guerra di Gaza in ottobre, cinque navi iraniane - Daisy, Kashan, Shiba, Arezoo e Azargoun - hanno scaricato merci in Siria, iniziando il loro viaggio a Bandar Abbas in Iran, secondo l'intelligence consegnata



Il Nautilus
L'Iran usa i porti europei per le armi inviate a Hezbollah
03/16/2024 14:54 ABELE CARRUZZO;
(Latakia in Siria è il porto utilizzato per il contrabbando di armi a Hezbollah; foto public free) Londra . Le bombe iraniane sganciate su Israele vengono trasportate su navi che utilizzano i porti europei. Armi destinate a Hezbollah spedite in Siria prima che le navi proseguissero verso i porti di Anversa e Valencia 'per mascherare lo scopo dei viaggi'. E' noto da tempo che l'Iran sta fornendo armi ai militanti di Hezbollah in Libano usate per attaccare Israele, così come le sue recenti spedizioni di armi ai ribelli Houthi per attaccare le navi nel Mar Rosso. Il quotidiano britannico The Telegraph cita fonti in Israele che affermano che l'Iran sta usando le sue navi da carico e i suoi manifesti di carico ed altri documenti per i porti europei per nascondere le sue spedizioni di armi. Il gruppo libanese, sostenuto dall'Iran, ha ricevuto missili e bombe su navi che attraccano nei porti di Belgio, Spagna e Italia, secondo quanto riferito da fonti citate da The Telegraph. L'Iran è passato alla spedizione di armi via mare dopo che l'aviazione israeliana ha iniziato a prendere di mira le spedizioni che arrivano via terra nel nord della Siria attraverso l'Iraq, sostiene il quotidiano londinese The Telegraph. Armi e altre merci vengono ora dislocate al porto siriano di Latakia prima che le navi procedano verso i porti di Anversa, Valencia e Ravenna, nel tentativo di mascherare lo scopo dei viaggi; da Latakia, le armi vengono trasportate a sud in Libano. "Usare l'Europa aiuta a nascondere la natura e l'origine delle spedizioni, cambiando documenti e container... per pulire le spedizioni", ha detto al The Telegraph una fonte di alto livello dell' intelligence israeliana. "L'Europa ha porti grandi, ed è per questo che l'Iran li sta usando per mascherare il trasporto di armi. È molto facile fare manipolazioni in quei grandi porti dove le cose devono essere spostate rapidamente, piuttosto che in un piccolo porto dove ci sarà più controllo", ha detto la fonte. E questo avviene da tre anni circa, sotto gli occhi degli osservatori occidentali. Ronen Solomon, un analista indipendente dell' intelligence con sede in Israele, ha detto che l'Iran sta anche

Il Nautilus

Ravenna

a Solomon. Una revisione dei dati AIS mostra che la nave portacontainer Arezoo, registrata in Iran, sta completando il suo liner descritto nel rapporto. Ha scalato i porti menzionati in Italia, Spagna e Belgio, partendo per il suo viaggio di ritorno in Iran la scorsa settimana. Anche la Shiba sta tornando in Iran da Anversa, mentre la Kashan si sta attualmente dirigendo verso il Canale di Suez dopo aver lasciato l'Iran. "Coordinati dall'Unità 190 della Forza Quds dell'Iran, i trasferimenti di armi sono poi gestiti dall'Unità 4400 di Hezbollah, che è responsabile delle spedizioni di armi", ha scritto il The Telegraph nell'edizione di ieri. Gli Stati Uniti confermano che hanno anche intercettato spedizioni di armi e componenti provenienti dall'Iran su dhow più piccoli diretti nello Yemen. A gennaio, gli Stati Uniti hanno confermato la cattura di componenti missilistici provenienti dall'Iran a bordo di un dhow. A febbraio, gli Stati Uniti hanno riferito di aver intercettato una seconda spedizione, anch'essa diretta allo Yemen. Abele Carruezzo.

Ancona, parla Bugaro (tra Sanzio, Porto e Regione): «Ultimo miglio e Lungomare nord. Ora voglio le ruspe»

di Maria Cristina Benedetti Domenica 17 Marzo 2024, 01:30 4 Minuti di Lettura
Rilancia, con il piglio di un leader pop, Giacomo Bugaro . «Voglio vedere le ruspe». Uno e trino: da consigliere d'amministrazione di Ancona International Airport, rappresentante del Comune nel Comitato di gestione del porto e consulente del governatore Acquaroli ha un solo mantra: «Bisogna fare presto». Imprima l'accelerata. «Per Lungomare nord e Ultimo miglio, la strada di collegamento tra porto e Statale 16, siamo alla vigilia dei cantieri. Una svolta storica, l'Authority si deve far trovare pronta». Decodifichi il messaggio. «Due sono gli elementi imprescindibili. Il primo: i fondali devono passare da 8 a 14 metri. Dragaggi subito, perché la vicina Ravenna è agguerrita». Il secondo? «Uscire velocemente dallo scalo marittimo dà competitività. I traffici sono in sofferenza, si deve correre». Un passo indietro. Lungomare nord e Ultimo miglio sono operazioni che vengono da lontano. «Verissimo, ma ora bisogna fare». Fissi le priorità. «La manutenzione. I pontili 19, 20 e 21 sono fermi da quattro anni; il 23 è in corso d'opera; il 27 è stato appaltato, è lì che si attaccherà la Penisola, la mega-banchina dove spostare tutti i movimenti commerciali. È necessario liberare, in fretta, dall'inquinamento il porto antico. La perequazione: un traghetto equivale a 70mila mezzi, tra auto e camion, all'anno che circolano in città». Una camera a gas. «Il presidente dell'**Autorità portuale**, Vincenzo Garofalo, sa quali sono le esigenze». Lo esorti. «L'area Tubinar: via quel rudere, ciò che rimane di quell'enorme capannone ingoiato dall'incendio del 2020. Ferretti e Palumbo, brand delle super imbarcazioni a cinque stelle, sono due anni che chiedono spazi. Si devono dare risposte a chi dà lavoro, altrimenti andranno altrove». La filiera istituzionale aiuta? «Velocizza. Silvetti-Acquaroli e Baldelli, ovvero sindaco, governatore e assessore alle Infrastrutture, sono allineati, sulla carta lo è anche Garofalo. Lo torno a dire: voglio vedere le ruspe». Dove? «La Fiera della Pesca va abbattuta, deve trasformarsi in un piazzale per i passeggeri delle navi, turisti e i camionisti, che ora si accampano ovunque». Il primo cittadino garantisce che verrà raso al suolo in occasione del G7 Salute di ottobre. «Magari. Assicuriamoci che sulla metratura di quella struttura fatiscente potremo ricostruire, buttiamola giù, poi penseremo a cosa farne». Altro giro? «Sulla Penisola abbiamo messo 350mila euro per il progetto esecutivo che dovrà essere presentato al governo per ottenere il finanziamento». L'obiettivo è chiudere entro fine anno per rientrare nella Finanziaria? «Proviamoci. Il 2025 sarà prorogabile. Un detto cinese recita: il viaggio più lungo inizia sempre con un passo». Muova il primo. «Niente burocrazia né professorini. Voglio i risultati. La Dorica ne ha bisogno». Come la vorrebbe? «Se il sindaco investisse sulla manutenzione si garantirebbe la riuscita di metà del mandato. Ho l'impressione che



di Maria Cristina Benedetti Domenica 17 Marzo 2024, 01:30 4 Minuti di Lettura
Rilancia, con il piglio di un leader pop, Giacomo Bugaro . «Voglio vedere le ruspe». Uno e trino: da consigliere d'amministrazione di Ancona International Airport, rappresentante del Comune nel Comitato di gestione del porto e consulente del governatore Acquaroli ha un solo mantra: «Bisogna fare presto». Imprima l'accelerata. «Per Lungomare nord e Ultimo miglio, la strada di collegamento tra porto e Statale 16, siamo alla vigilia dei cantieri. Una svolta storica, l'Authority si deve far trovare pronta». Decodifichi il messaggio. «Due sono gli elementi imprescindibili. Il primo: i fondali devono passare da 8 a 14 metri. Dragaggi subito, perché la vicina Ravenna è agguerrita». Il secondo? «Uscire velocemente dallo scalo marittimo dà competitività. I traffici sono in sofferenza, si deve correre». Un passo indietro. Lungomare nord e Ultimo miglio sono operazioni che vengono da lontano. «Verissimo, ma ora bisogna fare». Fissi le priorità. «La manutenzione. I pontili 19, 20 e 21 sono fermi da quattro anni; il 23 è in corso d'opera; il 27 è stato appaltato, è lì che si attaccherà la Penisola, la mega-banchina dove spostare tutti i movimenti commerciali. È necessario liberare, in fretta, dall'inquinamento il porto antico. La perequazione: un traghetto equivale a 70mila mezzi, tra auto e camion, all'anno che circolano in città». Una camera a gas. «Il presidente dell'Autorità portuale, Vincenzo Garofalo, sa quali sono le esigenze». Lo esorti. «L'area Tubinar: via quel rudere, ciò che rimane di quell'enorme capannone ingoiato dall'incendio del 2020. Ferretti e Palumbo, brand delle super imbarcazioni a cinque stelle, sono due anni che chiedono spazi. Si devono dare risposte a chi dà lavoro, altrimenti andranno altrove». La filiera istituzionale aiuta? «Velocizza. Silvetti-Acquaroli e Baldelli, ovvero sindaco, governatore e assessore alle Infrastrutture, sono allineati, sulla

l'abbia capito. Poi penserà alla Grande Ancona». Se la immagini. «Vivibile, in grado di sfruttare le potenzialità che le sono state offerte da madre natura. E qui torna il binomio porto-capoluogo». Uno spunto? «La cantieristica di lusso. Sono ormeggiati 30 mega yacht in attesa di essere consegnati: sarebbero da spostare al porto antico, un'attrazione fantastica». Incalza. «Fincantieri avrebbe voluto realizzare, nella sua area, un parcheggio multipiano: la concessione c'era, ma è scaduta. Rinnoviamola. Significherebbe togliere le auto davanti all'Arco di Traiano». Sul fronte dell'aeroporto cosa vorrebbe aggiungere? «Abbiamo tre chilometri di pista, potrebbe atterrare qualsiasi aereo. Il fondo Njord Partners è giunto a scadenza, guardiamoci intorno, serve un investitore specializzato nei trasporti». Con l'arrivo di Amazon è obbligatorio alzare l'asticella. «Il che mi rende felice e al contempo mi preoccupa. Ci vuole un piano delle infrastrutture. Rapidi». Cambio di prospettiva. Il presidente malese dell'Ancona calcio Tiong è sparito dai radar. La squadra va male e la cittadella sportiva che aveva promesso è svanita nel nulla. «Il calcio ci ha abituato a questi colpi di scena: c'è chi appare e chi scompare. Non conosco i contorni della vicenda. Sospendo il giudizio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Logistica e infrastrutture per le Marche: Camera di Commercio aggiorna lo studio con Uniontrasporti

Aggiornato il "Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali delle Marche" realizzato dalla Camera di commercio delle Marche in collaborazione con Regione Marche con il supporto tecnico-scientifico di Uniontrasporti. Lo studio è realizzato nell'ambito del Programma Infrastrutture promosso da Unioncamere attraverso il Fondo di Perequazione 2021-2022 e prosegue il percorso avviato nel 2021 nazionale sui temi infrastrutturali che coinvolge 19 territori regionali. L'aggiornamento del Libro Bianco evidenzia le priorità urgenti che rispondono ai fabbisogni logistici ed infrastrutturali del sistema imprenditoriale: il potenziamento delle principali vie di comunicazione e la valorizzazione del triangolo logistico di **Ancona**. Si tratta di priorità fondamentali per migliorare la connettività interna della regione e tra la regione e l'Europa, valorizzando l'opportunità di posizionamento strategico delle Marche nel contesto dei corridoi transeuropei Baltico-Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo. Il Piano Infrastrutture "Marche 2032" mira a potenziare la piattaforma logistica regionale per sfruttare le rotte commerciali marittime globali e aumentare l'attrattività del sistema industriale locale. La Camera di Commercio delle Marche, con il supporto di Uniontrasporti e del Politecnico di Milano, ha avviato uno studio, in linea con il suddetto piano, per valutare l'opportunità di creare un nuovo corridoio europeo che faccia leva sulla piattaforma **Ancona-Falconara-Jesi** e una «maglia» attrezzata ferro-gomma. Elemento di novità di questa edizione del Libro Bianco sono gli indicatori di performance territoriali (KPI), declinati rispetto alle infrastrutture di trasporto e logistica, a quelle digitali ed energetiche, che misurano il distanziamento di ciascun territorio provinciale rispetto alla media nazionale. L'analisi evidenzia una performance delle Marche nel complesso carente rispetto a tutte le categorie infrastrutturali considerate, da quelle di trasporto e logistica (85,6) a quelle digitali (86,1) ed energetiche (86,6), con un gap importante rispetto alla media nazionale (100). Fa eccezione la categoria stradale in cui quasi tutte le province si collocano al di sopra (PU, AN) o in linea con la media nazionale (AP, FM, MC). L'indagine nazionale sui fabbisogni logistici e infrastrutturali del mondo economico, realizzata nel 2023 e che ha coinvolto 444 imprese marchigiane, conferma la scarsa accessibilità aggravata dall'assenza di grandi vie di comunicazione, sia stradali che ferroviarie, di collegamento con il resto della regione e le regioni limitrofe. L'indagine rileva, inoltre, la scarsa propensione delle imprese ad investire nell'innovazione e nella sostenibilità ambientale. Il tessuto produttivo marchigiano, così come quello nazionale, infatti, è costituito prevalentemente da microimprese (oltre il 90%) che faticano a riconoscere i benefici della transizione digitale e ambientale. L'aggiornamento del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali delle Marche ha visto l'organizzazione di un momento seminariale cui ha preso parte Pierluigi Coppola, Professore Ordinario del Politecnico



03/16/2024 08:00

Aggiornato il "Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali delle Marche" realizzato dalla Camera di commercio delle Marche in collaborazione con Regione Marche con il supporto tecnico-scientifico di Uniontrasporti. Lo studio è realizzato nell'ambito del Programma Infrastrutture promosso da Unioncamere attraverso il Fondo di Perequazione 2021-2022 e prosegue il percorso avviato nel 2021 nazionale sui temi infrastrutturali che coinvolge 19 territori regionali. L'aggiornamento del Libro Bianco evidenzia le priorità urgenti che rispondono ai fabbisogni logistici ed infrastrutturali del sistema imprenditoriale: il potenziamento delle principali vie di comunicazione e la valorizzazione del triangolo logistico di Ancona. Si tratta di priorità fondamentali per migliorare la connettività interna della regione e tra la regione e l'Europa, valorizzando l'opportunità di posizionamento strategico delle Marche nel contesto dei corridoi transeuropei Baltico-Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo. Il Piano Infrastrutture "Marche 2032" mira a potenziare la piattaforma logistica regionale per sfruttare le rotte commerciali marittime globali e aumentare l'attrattività del sistema industriale locale. La Camera di Commercio delle Marche, con il supporto di Uniontrasporti e del Politecnico di Milano, ha avviato uno studio, in linea con il suddetto piano, per valutare l'opportunità di creare un nuovo corridoio europeo che faccia leva sulla piattaforma Ancona-Falconara-Jesi e una «maglia» attrezzata ferro-gomma. Elemento di novità di questa edizione del Libro Bianco sono gli indicatori di performance territoriali (KPI), declinati rispetto alle infrastrutture di trasporto e logistica, a quelle digitali ed energetiche, che misurano il distanziamento di ciascun territorio provinciale rispetto alla media nazionale. L'analisi evidenzia una performance delle Marche nel complesso carente rispetto a tutte le categorie infrastrutturali considerate, da quelle di trasporto e logistica (85,6) a quelle digitali (86,1) ed energetiche (86,6), con un gap importante rispetto alla media nazionale (100). Fa eccezione la categoria stradale in cui quasi tutte le province si collocano al di sopra (PU, AN) o in linea con la media nazionale (AP, FM, MC). L'indagine nazionale sui fabbisogni logistici e infrastrutturali del mondo economico, realizzata nel 2023 e che ha coinvolto 444 imprese marchigiane, conferma la scarsa accessibilità aggravata dall'assenza di grandi vie di comunicazione, sia stradali che ferroviarie, di collegamento con il resto della regione e le regioni limitrofe. L'indagine rileva, inoltre, la scarsa propensione delle imprese ad investire nell'innovazione e nella sostenibilità ambientale. Il tessuto produttivo marchigiano, così come quello nazionale, infatti, è costituito prevalentemente da microimprese (oltre il 90%) che faticano a riconoscere i benefici della transizione digitale e ambientale. L'aggiornamento del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali delle Marche ha visto l'organizzazione di un momento seminariale cui ha preso parte Pierluigi Coppola, Professore Ordinario del Politecnico

Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di Milano, con una relazione tecnica da titolo "Connettere le Marche ai mercati nazionali e internazionali: opportunità e sfide per la piattaforma logistica delle Marche"; "Lo studio del Politecnico di Milano" ha spiegato il prof. Coppola "analizza i collegamenti della regione Marche con i mercati nazionali ed internazionali, e le opportunità per la piattaforma logistica regionale alla luce degli investimenti infrastrutturali in corso e del quadro programmatico nazionale ed europeo. Parte da un'analisi dei fabbisogni infrastrutturali per adeguare agli standard EU i collegamenti stradali e ferroviari tra i porti italiani del Tirrenico Centrale (Civitavecchia, Piombino e Livorno) e il porto di Ancona, e valuta i benefici che potrebbero derivarne in termini di decongestionamento delle reti, riduzione dell'impatto ambientale, accessibilità indotta per il sistema economico regionale. Si tratta di un'opportunità rilevante per il potenziamento della piattaforma logistica Ancona-Falconara-lesi e per il suo posizionamento nelle catene logistiche nazionali e internazionali, al fine di intercettare i flussi commerciali marittimi nel Mediterraneo e quelli provenienti dai Balcani Occidentali, con l'obiettivo di "creare ricchezza" per il territorio in termini di capacità dell'industria locale (ivi compreso il turismo) di creare valore aggiunto e nuove opportunità di sviluppo". Il Libro Bianco rappresenta uno strumento dinamico e in continuo aggiornamento per essere al passo con l'evoluzione del contesto infrastrutturale regionale e nazionale" commenta Antonello Fontanili, Direttore di Uniontrasporti. "Le risorse del Programma Infrastrutture del Fondo di Perequazione permettono di sviluppare analisi e progetti finalizzati a completare il quadro conoscitivo sui fabbisogni del sistema imprenditoriale in tema di infrastrutture e di innovazione per consentire alle imprese di mantenere un livello adeguato di competitività nei mercati nazionali e internazionali. Gli Indicatori di Performance Territoriali (KPI), che non si limitano a misurare la consistenza fisica delle infrastrutture, ma anche la loro capacità di abilitare servizi e opportunità per imprese e cittadini, rivelano le sfide infrastrutturali di questo territorio e l'urgenza di completare le opere urgenti in grado di valorizzare al massimo la posizione strategica della regione. Un plauso alla collaborazione tra la Camera delle Marche e la Regione Marche che ci ha permesso di sviluppare, in questi ultimi due anni, analisi e studi funzionali alle esigenze del mondo economico e utili alla programmazione regionale. Le Marche devono colmare questo gap e affrancarsi da ruolo di regione di transito" Il Presidente Gino Sabatini sottolinea l'importanza del Libro Bianco quale "strumento di proposta per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste del sistema produttivo regionale, l'obiettivo del documento è quello di sintetizzare le priorità infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale marchigiano su cui occorre intervenire con urgenza per superare la condizione di isolamento in cui verte il sistema territoriale regionale, ulteriormente enfatizzata dal contesto geopolitico attuale. Le dinamiche dei mercati - sia globali che locali - impongono una visione strategica sui principali sistemi infrastrutturali, orientata a sfruttare la vantaggiosa posizione geografica delle Marche, potenziandone la dotazione e l'accessibilità delle infrastrutture, al fine di rendere veloce e funzionale il transito delle merci, delle persone e delle informazioni" L'Assessore alle Infrastrutture e Viabilità della Regione Marche,

Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Francesco Baldelli nel giorno della pubblicazione dell'aggiornamento dello studio lancia la proposta di un nuovo corridoio transmediterraneo Est-Ovest "La posizione della nostra regione, baricentro macroregionale, facilita il nostro dialogo con scali del bacino Adriatico e del Mediterraneo in genere, mediante il porto di Ancona e tutta la struttura logistica regionale composta anche da aeroporto e interporto. Riteniamo necessario un ulteriore corridoio europeo transmediterraneo, diagonale, che, partendo da Turchia e Grecia arrivi a toccare la penisola iberica e tutti i Paesi dell'Unione Europea del Sud attraversando le Marche e comprendendo Fano Grosseto e Ferrovia Orte Falconara. In questo modo sarà possibile attivare finanziamenti altrimenti non intercettabili; attualmente al Centro Italia va circa solo il 17% degli investimenti in infrastrutture, una porzione davvero esigua dovuta al fatto che le Marche non hanno mai giocato davvero il proprio ruolo su questo ambito. La Giunta Acquaroli vuole invece connotare la sua Legislatura, grazie alla collaborazione con la filiera economica e istituzionale, come quella delle Infrastrutture per attivare possibilità di trasporto e sviluppo economico che l'Europa può offrire. Il prossimo contratto di programma con Anas vale 44 miliardi, ci saranno buone sorprese" E all'interno della filiera istituzionale operano in sinergia con Camera Marche SVEM, col Presidente di Andrea Santori che sottolinea la necessità di considerare il sistema logistico e infrastrutturale nella sua interezza, il Commissario straordinario del Governo per la ricostruzione sisma 2016 Guido Castelli che ha posto l'accento sull'azione di riparazione (oltre che di ricostruzione) e sulle carenze infrastrutturali digitali e sul collegamento con i territori limitrofi. Immaginando un Libro Bianco di Macro Area. Intanto Camera e Regione Marche hanno firmato un protocollo d'intesa per la collaborazione a favore dello sviluppo delle infrastrutture materiali e immateriali presenti sul territorio che ha tra gli obiettivi l'individuazione e il soddisfacimento dei fabbisogni infrastrutturali e logistici degli operatori economici del territorio e la realizzazione di uno studio preliminare sui benefici socioeconomici derivanti da un nuovo corridoio europeo "transmediterraneo". Puoi commentare l'articolo su Vivere Marche Camera di Commercio delle Marche.

«Nuova provincia, più i rischi che le opportunità»

I dem si dicono « aperti al confronto» e suggeriscono di valutare «l' ipotesi di un referendum cittadino» CERVETERI - «Un'operazione nata all'interno delle segreterie dei sindaci di alcuni comuni costieri, all'insaputa dei diretti interessati, e cioè i cittadini, e chiamata suggestivamente "Porta d'Italia"». L'idea di una nuova provincia continua a essere bocciata dei dem. Ancora di più dopo l'incontro dei giorni scorsi promosso proprio dal Pd regionale e provinciale, a Cerveteri. «Molti - hanno spiegato dal circolo ladispolano che ha presenziato all'appuntamento - i punti di contrarietà del Pd alla proposta, calata dall'alto, di una nuova provincia, da Fiumicino a Montalto, una posizione scaturita dal dibattito dei partecipanti all'assemblea di mercoledì nella sala Ruspoli, ospiti della sindaca Elena Gubetti». Durante l'incontro «è emerso anche l'aspetto economico: sono 20 i milioni di euro erogati in due anni alle città dell'area metropolitana di Roma Capitale. La ipotetica nuova provincia dove prenderebbe mai - si chiedono - un finanziamento almeno simile?». Perplesità anche sulla «mancanza di un quadro normativo che permetta di approvare un nuovo ente che si staccerebbe dall'Area Metropolitana di Roma Capitale. Capitale - incalzano i dem - che manterrebbe la titolarità sia sul **porto** di **Civitavecchia** che sull'aeroporto di Fiumicino che non passerebbero quindi alla nuova provincia». Per i dem l'idea di "Porta d'Italia" è solo «un classico "gioco di potere", privo di trasparenza e di confronto con la società civile». «Anziché relegare il territorio in un futuro pieno di incognite e di incertezze, è, al contrario, doveroso impegnarsi per modificare l' assetto delle Province così come è scaturito dalla legge fatta per "abolirle" e che invece ha generato Enti di secondo livello spesso lontani dalle esigenze dei territori». «La Città Metropolitana deve porre più attenzione ai problemi delle realtà più lontane dal centro ed intervenire in modo più incisivo al fine di valorizzare il tessuto delle vocazioni e il patrimonio locale». E per farlo, il partito democratico ipotizza la possibilità di conferire «una delega specifica» per andare in questa direzione. «Il Circolo Pd di Ladispoli - concludono i dem - è aperto al confronto con la cittadinanza che merita un ruolo molto più significativo. : in questa prospettiva si può valutare anche l' ipotesi di un referendum cittadino». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Inaugurata la 3ª edizione del Boat Days, il salone della nautica del Lazio, al Marina di Santa Marinella (Roma)

È ufficialmente iniziata la terza edizione del Boat Days, il salone della nautica del Lazio, presso il suggestivo Marina di Santa Marinella (Roma). Presente al taglio del nastro il Sindaco di Santa Marinella Pietro Tidei che ha avuto modo di apprezzare le proposte degli espositori. L'evento offre un'occasione unica per esplorare e provare le ultime proposte del mercato nautico, tra imbarcazioni, gommoni, moto d'acqua, surf a motore, nonché surf elettrici con foil. Con oltre cento tra gommoni e imbarcazioni il Boat Days è diventato un appuntamento imperdibile per i diportisti del Lazio e non solo, confermandosi come il più importante evento nel settore nautico della regione. Il salone è patrocinato da Confindustria Nautica, l'Associazione Nazionale di Categoria che rappresenta e promuove la filiera della nautica da diporto a livello nazionale e internazionale. L'organizzazione del Boat Days è a cura del Consorzio Mare Lazio, con il supporto del gruppo IBL Banca e il patrocinio di: Confindustria Nautica - Regione Lazio - Coni - Sport e Salute - Guardia Costiera - Comune di Santa Marinella - Federazione Italiana Vela ed in collaborazione con il Parlamento europeo - Ufficio in Italia. "Siamo giunti alla terza edizione di Boat Days, il più importante focus dedicato alla nautica, alla pesca ed al mare nel territorio del Lazio che vedrà la presenza di numerose aziende del settore riunite nella tipica cornice della Marina di Santa Marinella. Tale evento, organizzato da una realtà associativa in costante crescita quale il Consorzio Mare Lazio, sintesi delle più importanti aziende del settore nautico nel territorio regionale, costituisce la dimostrazione del potenziale di crescita e di affermazione della nostra Regione nell'ambito della Blue Economy. Un potenziale che, come Assessorato alle Politiche del Mare, miriamo con decisione a valorizzare e rendere effettivo, favorendo lo sviluppo di nuove portualità nel territorio Lazio attraverso la prossima entrata in vigore del nuovo Piano dei **Porti** di Interesse Economico Regionale, già approvato in Giunta Regionale, che vede l'individuazione di 7 nuovi siti per la realizzazione di approdi di medie dimensioni in coerenza con i fattori di tutela ambientale. In quest'ottica di lavoro sicuramente si inserisce il pieno sostegno di iniziative come questa volte a far conoscere e valorizzare le aziende del Lazio operanti nel settore. Un Plauso è rivolto in particolare al Consorzio Mare Lazio per essere nuovamente riuscito, nonostante le tante difficoltà, a realizzare un evento che si conferma modello di riferimento per gli appuntamenti nautici" ha dichiarato l'Assessore alle Politiche del mare della Regione Lazio Pasquale Ciacciarelli Il Boat Days sarà aperto al pubblico fino a domenica 17 marzo e dal 22 al 24 marzo 2024, offrendo ai visitatori due fine settimana per scoprire le meraviglie del mondo nautico.



È ufficialmente iniziata la terza edizione del Boat Days, il salone della nautica del Lazio, presso il suggestivo Marina di Santa Marinella (Roma). Presente al taglio del nastro il Sindaco di Santa Marinella Pietro Tidei che ha avuto modo di apprezzare le proposte degli espositori. L'evento offre un'occasione unica per esplorare e provare le ultime proposte del mercato nautico, tra imbarcazioni, gommoni, moto d'acqua, surf a motore, nonché surf elettrici con foil. Con oltre cento tra gommoni e imbarcazioni il Boat Days è diventato un appuntamento imperdibile per i diportisti del Lazio e non solo, confermandosi come il più importante evento nel settore nautico della regione. Il salone è patrocinato da Confindustria Nautica, l'Associazione Nazionale di Categoria che rappresenta e promuove la filiera della nautica da diporto a livello nazionale e internazionale. L'organizzazione del Boat Days è a cura del Consorzio Mare Lazio, con il supporto del gruppo IBL Banca e il patrocinio di: Confindustria Nautica - Regione Lazio - Coni - Sport e Salute - Guardia Costiera - Comune di Santa Marinella - Federazione Italiana Vela ed in collaborazione con il Parlamento europeo - Ufficio in Italia. "Siamo giunti alla terza edizione di Boat Days, il più importante focus dedicato alla nautica, alla pesca ed al mare nel territorio del Lazio che vedrà la presenza di numerose aziende del settore riunite nella tipica cornice della Marina di Santa Marinella. Tale evento, organizzato da una realtà associativa in costante crescita quale il Consorzio Mare Lazio, sintesi delle più importanti aziende del settore nautico nel territorio regionale, costituisce la dimostrazione del potenziale di crescita e di affermazione della nostra Regione nell'ambito della Blue Economy. Un potenziale che, come Assessorato alle Politiche del Mare, miriamo con decisione a valorizzare e rendere effettivo, favorendo lo sviluppo di nuove portualità nel territorio Lazio attraverso la prossima entrata in vigore del nuovo Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale, già approvato in Giunta Regionale, che vede l'individuazione di 7 nuovi siti per la realizzazione di approdi di medie dimensioni in coerenza con i fattori di tutela ambientale. In quest'ottica di lavoro sicuramente si inserisce il pieno sostegno di iniziative come questa volte a far conoscere e valorizzare le aziende del Lazio operanti nel settore. Un Plauso è rivolto in particolare al Consorzio Mare Lazio per essere nuovamente riuscito, nonostante le tante difficoltà, a realizzare un evento che si conferma modello di riferimento per gli appuntamenti nautici" ha dichiarato l'Assessore alle Politiche del mare della Regione Lazio Pasquale Ciacciarelli Il Boat Days sarà aperto al pubblico fino a domenica 17 marzo e dal 22 al 24 marzo 2024, offrendo ai visitatori due fine settimana per scoprire le meraviglie del mondo nautico.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«Nuova provincia, più i rischi che le opportunità»

I dem si dicono « aperti al confronto» e suggeriscono di valutare «l' ipotesi di un referendum cittadino» Condividi CERVETERI - «Un'operazione nata all'interno delle segreterie dei sindaci di alcuni comuni costieri, all'insaputa dei diretti interessati, e cioè i cittadini, e chiamata suggestivamente "Porta d'Italia"». L'idea di una nuova provincia continua a essere bocciata dai dem. Ancora di più dopo l'incontro dei giorni scorsi promosso proprio dal Pd regionale e provinciale, a Cerveteri. «Molti - hanno spiegato dal circolo ladispolano che ha presenziato all'appuntamento - i punti di contrarietà del Pd alla proposta, calata dall'alto, di una nuova provincia, da Fiumicino a Montalto, una posizione scaturita dal dibattito dei partecipanti all'assemblea di mercoledì nella sala Ruspoli, ospiti della sindaca Elena Gubetti». Durante l'incontro «è emerso anche l'aspetto economico: sono 20 i milioni di euro erogati in due anni alle città dell'area metropolitana di Roma Capitale. La ipotetica nuova provincia dove prenderebbe mai - si chiedono - un finanziamento almeno simile?». Perplesità anche sulla «mancanza di un quadro normativo che permetta di approvare un nuovo ente che si staccerebbe dall'Area Metropolitana di Roma Capitale. Capitale - incalzano i dem - che manterrebbe la titolarità sia sul **porto** di **Civitavecchia** che sull'aeroporto di Fiumicino che non passerebbero quindi alla nuova provincia». Per i dem l'idea di "Porta d'Italia" è solo «un classico "gioco di potere", privo di trasparenza e di confronto con la società civile». «Anziché relegare il territorio in un futuro pieno di incognite e di incertezze, è, al contrario, doveroso impegnarsi per modificare l' assetto delle Province così come è scaturito dalla legge fatta per "abolirle" e che invece ha generato Enti di secondo livello spesso lontani dalle esigenze dei territori». «La Città Metropolitana deve porre più attenzione ai problemi delle realtà più lontane dal centro ed intervenire in modo più incisivo al fine di valorizzare il tessuto delle vocazioni e il patrimonio locale». E per farlo, il partito democratico ipotizza la possibilità di conferire «una delega specifica» per andare in questa direzione. «Il Circolo Pd di Ladispoli - concludono i dem - è aperto al confronto con la cittadinanza che merita un ruolo molto più significativo. : in questa prospettiva si può valutare anche l' ipotesi di un referendum cittadino». ©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.



I dem si dicono « aperti al confronto» e suggeriscono di valutare «l' ipotesi di un referendum cittadino» Condividi CERVETERI - «Un'operazione nata all'interno delle segreterie dei sindaci di alcuni comuni costieri, all'insaputa dei diretti interessati, e cioè i cittadini, e chiamata suggestivamente "Porta d'Italia"». L'idea di una nuova provincia continua a essere bocciata dai dem. Ancora di più dopo l'incontro dei giorni scorsi promosso proprio dal Pd regionale e provinciale, a Cerveteri. «Molti - hanno spiegato dal circolo ladispolano che ha presenziato all'appuntamento - i punti di contrarietà del Pd alla proposta, calata dall'alto, di una nuova provincia, da Fiumicino a Montalto, una posizione scaturita dal dibattito dei partecipanti all'assemblea di mercoledì nella sala Ruspoli, ospiti della sindaca Elena Gubetti». Durante l'incontro «è emerso anche l'aspetto economico: sono 20 i milioni di euro erogati in due anni alle città dell'area metropolitana di Roma Capitale. La ipotetica nuova provincia dove prenderebbe mai - si chiedono - un finanziamento almeno simile?». Perplesità anche sulla «mancanza di un quadro normativo che permetta di approvare un nuovo ente che si staccerebbe dall'Area Metropolitana di Roma Capitale. Capitale - incalzano i dem - che manterrebbe la titolarità sia sul porto di Civitavecchia che sull'aeroporto di Fiumicino che non passerebbero quindi alla nuova provincia». Per i dem l'idea di "Porta d'Italia" è solo «un classico "gioco di potere", privo di trasparenza e di confronto con la società civile». «Anziché relegare il territorio in un futuro pieno di incognite e di incertezze, è, al contrario, doveroso impegnarsi per modificare l' assetto delle Province così come è scaturito dalla legge fatta per "abolirle" e che invece ha generato Enti di secondo livello spesso lontani dalle esigenze dei territori». «La Città Metropolitana deve porre più attenzione ai problemi delle realtà più lontane dal centro ed intervenire in modo più incisivo al fine di valorizzare il tessuto delle vocazioni e il patrimonio locale». E per farlo, il partito democratico ipotizza la possibilità di conferire «una delega specifica» per

Lo Schiavo: «Il porto di Vibo Marina escluso dal Fondo di sviluppo e coesione»

La denuncia del consigliere regionale: «Territorio ancora penalizzato, premiati altri scali» REGGIO CALABRIA «Nessun investimento sul porto di Vibo Marina nell'ambito del Fondo di sviluppo e coesione. Lo si evince dalla Delibera di Giunta n. 83 del 4 marzo. Nello stesso atto si prevedono, invece, finanziamenti per altri porti della Calabria. Segnatamente 1 milione e 200mila euro per quello di Cetraro, 5 milioni e 920mila euro per quello di Diamante, 20 milioni per il porto di Paola, 6 milioni e 300mila euro per il porto di Catanzaro Lido. Zero euro per il porto di Vibo Marina ». È quanto riferisce in un comunicato stampa il consigliere regionale Antonio Lo Schiavo, presidente del Gruppo misto - Liberamente progressisti che lamenta «l'esclusione del porto di Vibo Valentia Marina dai finanziamenti dell'Accordo per lo sviluppo e la coesione della Regione Calabria, sottoscritto in data 16 febbraio 2024». «L'assegnazione complessiva del Fsc disposta a favore della Regione Calabria - aggiunge Lo Schiavo - è pari a quasi tre miliardi di euro, per la precisione 2.863.063.355,70 euro; circa 33 milioni sono destinati alla portualità. Ricordo che lo scorso 23 gennaio, in occasione dell'audizione in Commissione Bilancio del dirigente generale del Dipartimento programmazione unitaria, Maurizio Nicolai, chiesi conto delle risorse destinate alla portualità e alla logistica, con particolare riferimento al porto di Vibo Marina. Ebbene, il dirigente (com'è riscontrabile dai resoconti della seduta) escluse interventi sui porti riferendo criticità riguardanti la tempistica di realizzazione di opere a mare, che a volte richiedono anche decenni. Tempi, asserì, incompatibili con gli strumenti di programmazione. Al contrario, negli allegati della delibera si trovano gli interventi già menzionati, sostenuti da una significativa dotazione finanziaria. Nulla, come detto, per il porto di Vibo Marina, ancora una volta penalizzato da scelte che guardano decisamente altrove». «Giova ricordare - sostiene ancora il consigliere regionale - che Il Comune di Vibo Valentia, nell'agosto 2020, ha presentato una scheda progetto dell'importo di 21 milioni e 174 mila euro nell'ambito dei Contratti istituzionali di sviluppo, avente ad oggetto la riqualificazione del Molo Generale Malta e della Banchina Cortese del porto di Vibo Marina. La fonte di finanziamento dei Cis è proprio il Fondo sviluppo e coesione, che oggi deliberatamente ignora il porto vibonese contemplandone invece altri, prevalentemente, ad esclusione di uno, della provincia di Cosenza. Il porto di Vibo Valentia Marina ha già perso definitivamente fondi per 17 milioni di euro destinati al prolungamento del molo foraneo. Di fronte a tale desolante quadro la Regione avrebbe il dovere di risarcire il territorio per tali sempre più frequenti "sviste". E potrebbe farlo attraverso un emendamento al prossimo assestamento di bilancio. Emendamento che ho già predisposto da tempo. Sarebbe un atto di giustizia e serietà da parte



03/16/2024 13:17

La denuncia del consigliere regionale: «Territorio ancora penalizzato, premiati altri scali» REGGIO CALABRIA «Nessun investimento sul porto di Vibo Marina nell'ambito del Fondo di sviluppo e coesione. Lo si evince dalla Delibera di Giunta n. 83 del 4 marzo. Nello stesso atto si prevedono, invece, finanziamenti per altri porti della Calabria. Segnatamente 1 milione e 200mila euro per quello di Cetraro, 5 milioni e 920mila euro per quello di Diamante, 20 milioni per il porto di Paola, 6 milioni e 300mila euro per il porto di Catanzaro Lido. Zero euro per il porto di Vibo Marina ». E quanto riferisce in un comunicato stampa il consigliere regionale Antonio Lo Schiavo, presidente del Gruppo misto - Liberamente progressisti che lamenta «l'esclusione del porto di Vibo Valentia Marina dai finanziamenti dell'Accordo per lo sviluppo e la coesione della Regione Calabria, sottoscritto in data 16 febbraio 2024». «L'assegnazione complessiva del Fsc disposta a favore della Regione Calabria - aggiunge Lo Schiavo - è pari a quasi tre miliardi di euro, per la precisione 2.863.063.355,70 euro; circa 33 milioni sono destinati alla portualità. Ricordo che lo scorso 23 gennaio, in occasione dell'audizione in Commissione Bilancio del dirigente generale del Dipartimento programmazione unitaria, Maurizio Nicolai, chiesi conto delle risorse destinate alla portualità e alla logistica, con particolare riferimento al porto di Vibo Marina. Ebbene, il dirigente (com'è riscontrabile dai resoconti della seduta) escluse interventi sui porti riferendo criticità riguardanti la tempistica di realizzazione di opere a mare, che a volte richiedono anche decenni. Tempi, asserì, incompatibili con gli strumenti di programmazione. Al contrario, negli allegati della delibera si trovano gli interventi

Corriere Della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

della Giunta regionale che andrebbe a ristorare, almeno in parte, un'infrastruttura e un intero territorio che da tempo immemore attendono invano di essere rilanciati».

Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Il limbo dei lavoratori ex BluJet: Azione interroga il Ministro Salvini

La mancata applicazione della clausola sociale prevista per gli ex lavoratori marittimi della BluJet del Gruppo RFI, contenuta nel bando per il collegamento veloce tra **Messina** e Reggio Calabria, finisce sul tavolo del Ministro dei Trasporti Salvini con un'interrogazione del Senatore On. Marco Lombardo di Azione. I fatti risalgono al settembre 2023 quando il servizio di linea, svolto per 5 anni dalla BluJet è stato affidato alla Liberty Lines aggiudicataria del Bando che tra gli obblighi prevedeva, al fine di promuovere la tanto agognata stabilità occupazionale, che il personale alle dipendenze del gestore uscente venisse trasferito "senza soluzione di continuità all'impresa di navigazione subentrante". A tal riguardo e per maggior garanzia, venne pubblicato allegato alla disciplinare di gara l'elenco personale del gestore uscente che doveva essere trasferito. Il senatore Marco Lombardo "Abbiamo raccolto la legittima protesta di questi lavoratori lasciati in una sorta di limbo dal 1° ottobre 2023" dichiara il responsabile dell' Osservatorio sul Lavoro Marittimo Cittadino di Azione Alessandro Bongiorno "A tutt'oggi non è chiara la gestione di questo trasferimento e soprattutto se tutti i passaggi a garanzia della stabilità occupazionale richiamati nel Bando siano stati rispettati" aggiunge Bongiorno. Salvatore Grosso, presidente provinciale Azione **Messina** "La clausola sociale per la salvaguardia dei lavoratori marittimi è stata inclusa al fine di mitigare i potenziali impatti negativi sul già precario mercato del lavoro a **Messina**" afferma Salvatore Grosso , presidente provinciale di Azione **Messina**. "Ho ritenuto essenziale portare questa questione delicata e alquanto indecente all'attenzione del Ministro, affinché si possano adottare risposte concrete e definitive per un settore di rilevata importanza per **Messina**" conclude Grosso. Qui è possibile leggere il contenuto dell'interrogazione.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Stretto di Messina, interrogazione parlamentare per i lavoratori marittimi di BluJet

I fatti risalgono al settembre 2023 quando il servizio di linea, svolto per 5 anni dalla BluJet è stato affidato alla Liberty Lines. La mancata applicazione della clausola sociale prevista per gli ex lavoratori marittimi della BluJet del Gruppo RFI, contenuta nel bando per il collegamento veloce tra **Messina** e Reggio Calabria, finisce sul tavolo del Ministro dei Trasporti Salvini con un'interrogazione del Senatore On. Marco Lombardo di Azione. I fatti risalgono al settembre 2023 quando il servizio di linea, svolto per 5 anni dalla BluJet è stato affidato alla Liberty Lines aggiudicataria del Bando che tra gli obblighi prevedeva, al fine di promuovere la tanto agognata stabilità occupazionale, che il personale alle dipendenze del gestore uscente venisse trasferito " senza soluzione di continuità all'impresa di navigazione subentrante ". A tal riguardo e per maggior garanzia, venne pubblicato allegato alla disciplinare di gara l'elenco personale del gestore uscente che doveva essere trasferito. " Abbiamo raccolto la legittima protesta di questi lavoratori lasciati in una sorta di limbo dal 1° ottobre 2023 " dichiara il responsabile dell'Osservatorio sul Lavoro Marittimo Cittadino di Azione Alessandro Bongiorno " A tutt'oggi non è chiara la gestione di questo trasferimento e soprattutto se tutti i passaggi a garanzia della stabilità occupazionale richiamati nel Bando siano stati rispettati ." aggiunge Bongiorno. "La clausola sociale per la salvaguardia dei lavoratori marittimi è stata inclusa al fine di mitigare i potenziali impatti negativi sul già precario mercato del lavoro a **Messina** ", afferma Salvatore Grosso, Presidente provinciale di Azione **Messina** " Ho ritenuto essenziale portare questa questione delicata e alquanto indecente all'attenzione del Ministro, affinché si possano adottare risposte concrete e definitive per un settore di rilevata importanza per **Messina** ." Segue link dell'interrogazione depositata. <https://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/showText?tipodoc=Sindisp&leg=19&id=1410994>.



I fatti risalgono al settembre 2023 quando il servizio di linea, svolto per 5 anni dalla BluJet è stato affidato alla Liberty Lines. La mancata applicazione della clausola sociale prevista per gli ex lavoratori marittimi della BluJet del Gruppo RFI, contenuta nel bando per il collegamento veloce tra Messina e Reggio Calabria, finisce sul tavolo del Ministro dei Trasporti Salvini con un'interrogazione del Senatore On. Marco Lombardo di Azione. I fatti risalgono al settembre 2023 quando il servizio di linea, svolto per 5 anni dalla BluJet è stato affidato alla Liberty Lines aggiudicataria del Bando che tra gli obblighi prevedeva, al fine di promuovere la tanto agognata stabilità occupazionale, che il personale alle dipendenze del gestore uscente venisse trasferito " senza soluzione di continuità all'impresa di navigazione subentrante ". A tal riguardo e per maggior garanzia, venne pubblicato allegato alla disciplinare di gara l'elenco personale del gestore uscente che doveva essere trasferito. " Abbiamo raccolto la legittima protesta di questi lavoratori lasciati in una sorta di limbo dal 1° ottobre 2023 " dichiara il responsabile dell'Osservatorio sul Lavoro Marittimo Cittadino di Azione Alessandro Bongiorno " A tutt'oggi non è chiara la gestione di questo trasferimento e soprattutto se tutti i passaggi a garanzia della stabilità occupazionale richiamati nel Bando siano stati rispettati ." aggiunge Bongiorno. "La clausola sociale per la salvaguardia dei lavoratori marittimi è stata inclusa al fine di mitigare i potenziali impatti negativi sul già precario mercato del lavoro a Messina", afferma Salvatore Grosso, Presidente provinciale di Azione Messina. " Ho ritenuto essenziale portare questa questione delicata e alquanto indecente all'attenzione del Ministro, affinché si possano

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

"No al trasferimento del Commissariato da Milazzo", interrogazione al presidente Schifani

E' stata presentata da Sud chiama Nord, primo firmatario il deputato regionale Matteo Sciotto **MILAZZO** - Il deputato Matteo Sciotto ha presentato un'interrogazione al presidente della Regione Schifani, chiedendo urgentemente misure in merito al trasferimento del commissariato di polizia da **Milazzo** a San Filippo del Mela. Secondo il sindaco di **Milazzo**, il trasferimento è dovuto a "criticità logistiche" legate alla vulnerabilità sismica dell'attuale edificio. La decisione di sfrattare il commissariato da **Milazzo**, dove si trova da oltre un secolo, appare irrazionale e causerà notevoli disagi ai circa 30.000 residenti della zona. Inoltre, il trasferimento creerà condizioni di lavoro più complesse per i dipendenti e per i servizi di polizia, compreso il controllo delle frontiere al **porto** di **Milazzo**. Il sindacato Co.I.S.P. ha anche criticato la mancanza di coinvolgimento delle istituzioni locali, della Prefettura e della Questura, nell'informare le parti interessate e nell'aprire la discussione sul progetto. A quanto pare, i rappresentanti del sindacato sono stati informati del trasferimento solo il 23 dicembre 2023, in occasione di una riunione informale convocata all'epoca dal Questore. Inoltre, l'ubicazione scelta a San Filippo del Mela appare "inadeguata" per lo svolgimento delle funzioni necessarie del commissariato, non avendo una superficie sufficiente e non essendo adatta alle normali operazioni di polizia. Sciotto ritiene che se i lavoratori e la comunità fossero stati informati e coinvolti nelle fasi iniziali del processo di trasferimento, si sarebbero potute individuare soluzioni alternative. Da qui l'invito al Presidente della Regione a esplorare diverse opzioni che possano salvare il commissariato di **Milazzo** dalla chiusura. La presenza della polizia a **Milazzo** è ritenuta fondamentale per la prevenzione del crimine e il controllo dell'entroterra tirrenico e dei siti industriali, come il delicato sito di Raffineria. La chiusura del commissariato di **Milazzo** potrebbe mettere a rischio la sicurezza dei cittadini e compromettere le indagini penali nell'area, con ripercussioni negative sul tessuto sociale ed economico locale. Sciotto chiede al Presidente della Regione Schifani di spiegare perché la decisione di trasferire il commissariato sia stata presa senza coinvolgere le parti interessate e se sia possibile creare un forum partecipativo che coinvolga la Prefettura, la Questura, le autorità locali e le organizzazioni sindacali per individuare un edificio adatto e garantire che il commissariato rimanga operativo, tenendo conto delle esigenze del territorio e delle legittime preoccupazioni dei residenti locali.



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Filt-Cgil, c'è l'accordo con Blu Jet: "Sì a riconoscimenti per i lavoratori"

Redazione | sabato 16 Marzo 2024 - 19:30 Il sindacato ha parlato anche del potenziamento della flotta **MESSINA** - Filt-Cgil **Messina** ha annunciato che in settimana è stato firmato il nuovo accordo di Blu Jet, in cui sono state accolte alcune richieste del sindacato in merito ai riconoscimenti per i lavoratori. L'organizzazione sindacale che difende i lavoratori del comparto dei trasporti ha evidenziato che "l'accordo prevede l'aumento del premio di risultato relativo all'anno in corso, un'integrazione dell'importo dei buoni pasto e il riconoscimento delle differenze sul premio dell'anno scorso. Inoltre apprendiamo che ci sarà il potenziamento della flotta e la conferma dell'investimento previsto dal Ministero che dovrebbe portare all'acquisto di tre mezzi veloci diesel-elettrici entro giugno 2026". Da Filt-Cgil, il segretario generale della Filt-Cgil di **Messina**, Carmelo Garufi, il segretario generale della Filt Sicilia Alessandro Grasso, i segretari provinciali Gianmarco Sposito e Maurizio Riposo e il rappresentante aziendale Salvatore Squillaci hanno proseguito: "È stato compiuto un passo avanti importante con la stipula di quest'ultimo accordo che prevede l'aumento del premio di risultato, oltre che il riconoscimento delle differenze sul premio dello scorso anno, richiesto in particolar modo dalla nostra organizzazione sindacale, anche se siamo ancora lontani al fine di recuperare il dumping salariale con i marittimi di Rfi. Sicuramente quest'accordo ci permette di recuperare le differenze salariali nelle prossime trattative".



(Sito) Adnkronos

Catania

Migranti, Ocean Viking chiede 'porto più vicino': in 23 sbarcati a Catania per cure urgenti

La nave, con a bordo 336 superstiti, si sta dirigendo verso Ancona, **porto** assegnato dalle autorità italiane "Dopo la morte di oltre 60 persone in seguito ad un calvario di 7 giorni in mare e ad una serie di intensi soccorsi, i superstiti a bordo della Ocean Viking rimangono in un limbo, lontani da un **porto** sicuro". Lo afferma l'Ong Sos Mediterranee che chiede "con urgenza" alle autorità italiane "un **porto** sicuro più vicino". La nave Ocean Viking, con a bordo 336 superstiti, si sta dirigendo verso Ancona, **porto** assegnato dalle autorità italiane. I team a bordo della Ocean Viking, la nave noleggiata da Sos Med, in collaborazione con la Federazione Internazionale della Croce e Mezzaluna Rossa hanno effettuato quattro separate operazioni di soccorso nell'arco di 48 ore questa settimana, salvando 361 migranti. Dopo aver chiesto urgentemente il permesso di sbarcare nel **porto** sicuro più vicino, i 23 superstiti di un naufragio in cui avrebbero perso la vita circa 60 persone, sono stati trasbordati, con la nave all'ancora, al largo del **porto** di **Catania** per essere sottoposti a cure mediche urgenti "Questi sopravvissuti hanno bisogno di cure urgenti e quindi di attraccare in un **porto** sicuro il prima possibile - afferma Jennifer Vibert, responsabile delle operazioni della Fici - Metà dei sopravvissuti sono molto giovani, bambini o adolescenti, e molti sono stati trovati in uno stato fisico e mentale estremamente fragile. La maggior parte ha sofferto di grave disidratazione e alcuni hanno fatto ricorso all'acqua di mare. Altri hanno riportato ustioni a causa del carburante e dell'acqua di mare mescolati nel gommone. Il personale medico a bordo della Ocean Viking ha prestato cure mediche urgenti e fornito prodotti igienici, cibo e acqua. Ma i sopravvissuti hanno urgente bisogno di cure a terra". "Le vite perse e i volti segnati dalla sofferenza rendono il nostro cuore pesante - aggiunge Soazic Dupuy, direttrice delle operazioni di Sos Mediterranee - E' essenziale capire cosa è successo dal momento della partenza dell'imbarcazione fino al ritrovamento dei sopravvissuti per evitare che una simile tragedia si ripeta".



(Sito) Ansa

Catania

23 migranti della Ocean Viking fatti sbarcare a Catania

Ventitrè migranti della Ocean Viking sono state fatte a sbarcare a Catania, in via cautelativa. La nave prosegue per **Ancona**, **porto** inizialmente assegnato. La Ocean Viking aveva a bordo 359 naufraghi salvati nel corso di quattro soccorsi operati dalla nave umanitaria dell'ong Sos Mediterranee: 265 uomini, 31 donne, 20 minori accompagnati con le famiglie e 43 minori non accompagnati. Sulla nave c'erano anche i 25 migranti sopravvissuti salvati dall'equipaggio della nave umanitaria dopo il naufragio del loro gommone partito dalla Libia. Stando ai drammatici racconti dei naufraghi, sarebbero morti circa 60 dei loro compagni di viaggio. Dalla Ocean Viking ieri, per la gravità delle loro condizioni di salute, ieri erano stati trasportati in elisoccorso due migranti, uno è morto all'ospedale di Agrigento, L'altro è ricoverato a Palermo. Ad Ocean Viking era stato assegnato il **porto** di **Ancona**. Proprio la gravità in generale delle condizioni dei migranti, molti di loro con ustioni e provati da giorni in mare alla deriva, l'equipaggio ed anche esponenti politici dell'opposizione avevano chiesto al ministro dell'Interno Matteo Piantedosi di far sbarcare i migranti in un **porto** vicino di **Ancona** per evitare che la situazione si aggravasse.



(Sito) Ansa

23 migranti della Ocean Viking fatti sbarcare a Catania



03/16/2024 08:18

Ventitrè migranti della Ocean Viking sono state fatte a sbarcare a Catania, in via cautelativa. La nave prosegue per Ancona, porto inizialmente assegnato. La Ocean Viking aveva a bordo 359 naufraghi salvati nel corso di quattro soccorsi operati dalla nave umanitaria dell'ong Sos Mediterranee: 265 uomini, 31 donne, 20 minori accompagnati con le famiglie e 43 minori non accompagnati. Sulla nave c'erano anche i 25 migranti sopravvissuti salvati dall'equipaggio della nave umanitaria dopo il naufragio del loro gommone partito dalla Libia. Stando ai drammatici racconti dei naufraghi, sarebbero morti circa 60 dei loro compagni di viaggio. Dalla Ocean Viking ieri, per la gravità delle loro condizioni di salute, ieri erano stati trasportati in elisoccorso due migranti, uno è morto all'ospedale di Agrigento, L'altro è ricoverato a Palermo. Ad Ocean Viking era stato assegnato il porto di Ancona. Proprio la gravità in generale delle condizioni dei migranti, molti di loro con ustioni e provati da giorni in mare alla deriva, l'equipaggio ed anche esponenti politici dell'opposizione avevano chiesto al ministro dell'Interno Matteo Piantedosi di far sbarcare i migranti in un porto vicino di Ancona per evitare che la situazione si aggravasse.

Agi

Catania

L'Ocean Viking chiede "con urgenza" il porto più vicino

A due giorni dalla morte di oltre 60 persone su un gommone nel Mediterraneo centrale, resta ancora in sospeso il destino dei superstiti a bordo della nave noleggiata dall'ong Sos Mediterranee AGI - "Due giorni dopo la morte di oltre 60 persone su un gommone nel Mediterraneo centrale, i superstiti a bordo della Ocean Viking rimangono in un limbo, lontani da un **porto** sicuro". Lo afferma l'ong Sos Mediterranee, che chiede "con urgenza" alle autorità italiane "un **porto** sicuro più vicino". I team a bordo della Ocean Viking, la nave noleggiata dall'ong e in collaborazione con la Federazione Internazionale della Croce e Mezzaluna Rossa hanno effettuato quattro separate operazioni di soccorso nell'arco di 48 ore questa settimana, salvando 361 uomini, donne e bambini da condizioni pericolose in mare. Uno dei soccorsi ha coinvolto 25 sopravvissuti su un gommone nel quale più di 60 persone sono morte prima dell'arrivo dei soccorritori. Queste 25 persone sono state sbarcate. Due di loro sono state evacuate in elicottero poche ore dopo il soccorso e, nonostante gli sforzi, una di esse è poi morta in ospedale. Dopo aver chiesto urgentemente il permesso di sbarcare nel **porto** sicuro più vicino, gli altri 23 sopravvissuti sono stati trasbordati, con la nave all'ancora, al largo del **porto** di **Catania** per essere sottoposti a cure mediche urgenti. Ma altri 336 superstiti degli altri tre salvataggi rimangono a bordo della Ocean Viking, che ora si sta dirigendo verso Ancona, centinaia e centinaia di chilometri più a nord. "Questi sopravvissuti hanno bisogno di cure urgenti, e quindi di attraccare in un **porto** sicuro il prima possibile", ha dichiarato Jennifer Vibert, responsabile delle operazioni della Fici. "Metà dei sopravvissuti - aggiunge - sono molto giovani - bambini o adolescenti - e molti sono stati trovati in uno stato fisico e mentale estremamente fragile. La maggior parte ha sofferto di grave disidratazione e alcuni hanno fatto ricorso all'acqua di mare. Altri hanno riportato ustioni a causa del carburante e dell'acqua di mare mescolati nel gommone. Il personale medico a bordo della Ocean Viking ha prestato cure mediche urgenti e fornito prodotti igienici, cibo e acqua. Ma i sopravvissuti hanno urgente bisogno di cure a terra". "Le vite perse e i volti segnati dalla sofferenza rendono il nostro cuore pesante. E' essenziale capire cosa è successo dal momento della partenza dell'imbarcazione fino al ritrovamento dei sopravvissuti per evitare che una simile tragedia si ripeta", ha dichiarato Soazic Dupuy, direttrice delle operazioni di Sos Mediterranee. Le tragedie di questa settimana "sottolineano ulteriormente la gravità della crisi in corso nel Mar Mediterraneo centrale, la rotta più mortale al mondo per le persone in movimento".



A due giorni dalla morte di oltre 60 persone su un gommone nel Mediterraneo centrale, resta ancora in sospeso il destino dei superstiti a bordo della nave noleggiata dall'ong Sos Mediterranee AGI - "Due giorni dopo la morte di oltre 60 persone su un gommone nel Mediterraneo centrale, i superstiti a bordo della Ocean Viking rimangono in un limbo, lontani da un porto sicuro". Lo afferma l'ong Sos Mediterranee, che chiede "con urgenza" alle autorità italiane "un porto sicuro più vicino". I team a bordo della Ocean Viking, la nave noleggiata dall'ong e in collaborazione con la Federazione Internazionale della Croce e Mezzaluna Rossa hanno effettuato quattro separate operazioni di soccorso nell'arco di 48 ore questa settimana, salvando 361 uomini, donne e bambini da condizioni pericolose in mare. Uno dei soccorsi ha coinvolto 25 sopravvissuti su un gommone nel quale più di 60 persone sono morte prima dell'arrivo dei soccorritori. Queste 25 persone sono state sbarcate. Due di loro sono state evacuate in elicottero poche ore dopo il soccorso e, nonostante gli sforzi, una di esse è poi morta in ospedale. Dopo aver chiesto urgentemente il permesso di sbarcare nel porto sicuro più vicino, gli altri 23 sopravvissuti sono stati trasbordati, con la nave all'ancora, al largo del porto di Catania per essere sottoposti a cure mediche urgenti. Ma altri 336 superstiti degli altri tre salvataggi rimangono a bordo della Ocean Viking, che ora si sta dirigendo verso Ancona, centinaia e centinaia di chilometri più a nord. "Questi sopravvissuti hanno bisogno di cure urgenti, e quindi di attraccare in un porto sicuro il prima possibile", ha dichiarato Jennifer Vibert, responsabile delle operazioni della Fici. "Metà dei sopravvissuti - aggiunge - sono molto giovani - bambini o adolescenti - e molti sono stati trovati in uno stato fisico e mentale estremamente fragile. La maggior parte ha sofferto di grave disidratazione e alcuni hanno fatto ricorso all'acqua di mare. Altri hanno riportato ustioni a causa del carburante e dell'acqua di mare mescolati nel gommone. Il personale medico a bordo della Ocean Viking ha

23 migranti della Ocean Viking fatti sbarcare a Catania

La nave è diretta ad **Ancona**, a bordo persone salvate da naufragio Ventitrè migranti della Ocean Viking sono state fatte a sbarcare a Catania, in via cautelativa. La nave prosegue per **Ancona**, **porto** inizialmente assegnato. La Ocean Viking aveva a bordo 359 naufraghi salvati nel corso di quattro soccorsi operati dalla nave umanitaria dell'ong Sos Mediterranee: 265 uomini, 31 donne, 20 minori accompagnati con le famiglie e 43 minori non accompagnati. Sulla nave c'erano anche i 25 migranti sopravvissuti salvati dall'equipaggio della nave umanitaria dopo il naufragio del loro gommone partito dalla Libia. Stando ai drammatici racconti dei naufraghi, sarebbero morti circa 60 dei loro compagni di viaggio. Dalla Ocean Viking ieri, per la gravità delle loro condizioni di salute, ieri erano stati trasportati in elisoccorso due migranti, uno è morto all'ospedale di Agrigento, L'altro è ricoverato a Palermo. Ad Ocean Viking era stato assegnato il **porto** di **Ancona**. Proprio la gravità in generale delle condizioni dei migranti, molti di loro con ustioni e provati da giorni in mare alla deriva, l'equipaggio ed anche esponenti politici dell'opposizione avevano chiesto al ministro dell'Interno Matteo Piantedosi di far sbarcare i migranti in un **porto** vicino di **Ancona** per evitare che la situazione si aggravasse.



Sbarcati a Catania 23 sopravvissuti al naufragio. L'Ocean Viking prosegue verso Ancona

Nella notte, i migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking e sopravvissuti al naufragio del 13 marzo che ha provocato la morte di circa 50 persone, sono sbarcati alle 3 del mattino in mare poiché la nave non aveva il permesso di attracco a Catania. Stamattina 23 persone a bordo della nave sono state fatte sbarcare a Catania d'urgenza per motivi medici. I migranti, soccorsi dalla nave Ocean Viking, sono sopravvissuti al naufragio del 13 marzo che ha provocato la morte di circa 50 persone. L'imbarcazione gestita dalla ong Sos Mediterranée non ha toccato terra, il trasbordo è avvenuto fuori dal porto con l'assistenza della Guardia costiera perché la nave non ha ottenuto il permesso di attracco. Le operazioni si sono concluse intorno alle 3 del mattino. "Siamo sollevati perché avevano bisogno di assistenza medica", fanno sapere dalla ong. La Ocean Viking sta proseguendo la navigazione con oltre 300 persone a bordo verso il porto assegnato dalle autorità di Ancona, anche se ha chiesto a più riprese l'assegnazione di un porto sicuro meno distante. L'arrivo è previsto, stando al piano di navigazione, per il 18 marzo alle ore 19. La Ong Mediterranea Saving Humans in merito all'assegnazione del porto di Ancona per lo sbarco dei naufraghi, denuncia la gravità della situazione. "La nave civile Ocean Viking ha soccorso, in quattro diversi interventi, negli ultimi giorni, 359 persone. Il Governo italiano la costringe a navigare per quattro giorni e oltre 1.400 chilometri fino al porto di Ancona. La politica dei porti lontani è una vergogna".



03/16/2024 13:48

Nella notte, i migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking e sopravvissuti al naufragio del 13 marzo che ha provocato la morte di circa 50 persone, sono sbarcati alle 3 del mattino in mare poiché la nave non aveva il permesso di attracco a Catania. Stamattina 23 persone a bordo della nave sono state fatte sbarcare a Catania d'urgenza per motivi medici. I migranti, soccorsi dalla nave Ocean Viking, sono sopravvissuti al naufragio del 13 marzo che ha provocato la morte di circa 50 persone. L'imbarcazione gestita dalla ong Sos Mediterranée non ha toccato terra, il trasbordo è avvenuto fuori dal porto con l'assistenza della Guardia costiera perché la nave non ha ottenuto il permesso di attracco. Le operazioni si sono concluse intorno alle 3 del mattino. "Siamo sollevati perché avevano bisogno di assistenza medica", fanno sapere dalla ong. La Ocean Viking sta proseguendo la navigazione con oltre 300 persone a bordo verso il porto assegnato dalle autorità di Ancona, anche se ha chiesto a più riprese l'assegnazione di un porto sicuro meno distante. L'arrivo è previsto, stando al piano di navigazione, per il 18 marzo alle ore 19. La Ong Mediterranea Saving Humans in merito all'assegnazione del porto di Ancona per lo sbarco dei naufraghi, denuncia la gravità della situazione. "La nave civile Ocean Viking ha soccorso, in quattro diversi interventi, negli ultimi giorni, 359 persone. Il Governo italiano la costringe a navigare per quattro giorni e oltre 1.400 chilometri fino al porto di Ancona. La politica dei porti lontani è una vergogna".

Il centro studi Cedifop nuovo membro dell'associazione europea Evbb

Nuova adesione per l'ente di formazione subacquea che opera al porto di Palermo. Nota- Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di PalermoToday. Il Cedifop, ente di formazione subacquea industriale che opera al porto di Palermo, entra nella famiglia Evbb (European association of institutes for vocational training) in qualità di socio. L'Evbb è l'associazione europea degli istituti di formazione professionale in prima linea nella promozione dell'istruzione e dell'Ifp. L'Evbb rappresenta, infatti, una rete no-profit di oltre 380 scuole professionali, università e organizzazioni private che lottano per rendere l'istruzione una componente chiave della nostra vita.

Coprendo tutti i campi e i livelli di istruzione e formazione, i membri sostengono la creazione di una forza lavoro giovane, attiva e occupabile, ma anche lo sviluppo continuo dei professionisti impegnati. Da oltre 30 anni, l'Evbb lavora tra la Germania, l'Europa e il resto del mondo seguendo i valori di un'istruzione inclusiva, pertinente e di alta qualità e all'eccellenza, in collaborazione con una forte rete di membri motivati in tre diversi continenti:

Europa, Africa e Asia. "Condividiamo lo stesso impegno: portare la formazione professionale nel futuro", hanno riferito dalla sede romana. Lo scorso 14 marzo, in una riunione da remoto, si sono incontrati i vertici di Evbb e del Cedifop per un primo incontro utile a delineare i primi punti da sviluppare nel corso di questa nuova avventura. Principalmente, grazie ai corsi finanziati dall'Unione europea, il Cedifop potrà partecipare ai bandi grazie ai quali fornire, a un numero di giovani sempre più crescente, un interessante sbocco occupazionale legato alle attività subacquee ad alti livelli professionali le cui richieste sono in costante aumento. All'incontro in remoto, oltre al direttore del Cedifop, Manos Kouvakis, hanno partecipato: il formatore Francesco Costantino, l'esperto informatico Marco Salafia, il responsabile dell'Evbb Antonio Gennarelli e il responsabile per i progetti europei del Cedifop, l'economista e manager Daniele Fano. L'ultimo interessante argomento, trattato al termine dell'incontro sul web, ha avuto per oggetto la realtà virtuale, argomento che l'ente aveva già trattato nel 2018 ma che, a causa di mancanza di finanziamenti, ha dovuto provvisoriamente archiviare in attesa dei nuovi programmi dei quali si parlerà più nel dettaglio in un incontro la cui data è da stabilire e che si svolgerà ancora da remoto.



Nuova adesione per l'ente di formazione subacquea che opera al porto di Palermo. Nota- Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di PalermoToday. Il Cedifop, ente di formazione subacquea industriale che opera al porto di Palermo, entra nella famiglia Evbb (European association of institutes for vocational training) in qualità di socio. L'Evbb è l'associazione europea degli istituti di formazione professionale in prima linea nella promozione dell'istruzione e dell'Ifp. L'Evbb rappresenta, infatti, una rete no-profit di oltre 380 scuole professionali, università e organizzazioni private che lottano per rendere l'istruzione una componente chiave della nostra vita. Coprendo tutti i campi e i livelli di istruzione e formazione, i membri sostengono la creazione di una forza lavoro giovane, attiva e occupabile, ma anche lo sviluppo continuo dei professionisti impegnati. Da oltre 30 anni, l'Evbb lavora tra la Germania, l'Europa e il resto del mondo seguendo i valori di un'istruzione inclusiva, pertinente e di alta qualità e all'eccellenza, in collaborazione con una forte rete di membri motivati in tre diversi continenti: Europa, Africa e Asia. "Condividiamo lo stesso impegno: portare la formazione professionale nel futuro", hanno riferito dalla sede romana. Lo scorso 14 marzo, in una riunione da remoto, si sono incontrati i vertici di Evbb e del Cedifop per un primo incontro utile a delineare i primi punti da sviluppare nel corso di questa nuova avventura. Principalmente, grazie ai corsi finanziati dall'Unione europea, il Cedifop potrà partecipare ai bandi grazie ai quali fornire, a un numero di giovani sempre più crescente, un interessante sbocco occupazionale legato alle attività

Dengue, nuova circolare del ministero per impedire l'arrivo in Italia della zanzara che la trasmette

Con l'aumento dei casi nel mondo si rafforzano le procedure di disinfestazione di aerei provenienti dalle aree a rischio. Vaia: "Solo prevenzione, al momento nessun allarme" "Non c'è assolutamente nessun allarme in Italia sulla Dengue. Mettiamo in campo la prevenzione per evitare che la zanzara vettore della Dengue attecchisca in Italia. Stiamo lavorando per sperimentare test anti-Dengue ai viaggiatori in arrivo in aeroporti italiani da Paesi a rischio, su base volontaria e gratuita". Ad affermarlo è il direttore della Prevenzione del ministero della Salute Francesco Vaia. "Stiamo anche pensando a messaggi video da poter lanciare con l'aiuto delle compagnie aeree direttamente sui voli", ha aggiunto. "Dobbiamo far sì che la prevenzione, il buon senso, la precauzione siano messe al primo posto rispetto alla Dengue - ha aggiunto Vaia - Noi dobbiamo fare in modo che il virus responsabile della malattia, trasmesso attraverso la zanzara *Aedes aegypti* - che non c'è in Italia - non attecchisca nel nostro Paese". La nuova circolare Dopo la prima circolare che alzava l'allerta, abbiamo fatto una seconda circolare che è dispositiva. Ovvero i nostri operatori degli Usmaf-Sans - che sono i nostri terminali in porti e aeroporti - verifichino all'interno delle navi e degli aerei che provengono dai Paesi dove la Dengue è presente che sia stata fatta la profilassi necessaria, e se non fossero state predisposte tutte le misure le disporranno i nostri operatori delle Usmaf-Sans". Cresce l'allarme in Brasile, oltre 1,5 milioni di casi "I casi di febbre dengue stanno aumentando a un ritmo allarmante", ha affermato Gabriela Paz-Bailey, che lavora nei Centri brasiliani per il controllo e la prevenzione delle malattie. "Sta diventando una crisi sanitaria pubblica e sta arrivando in luoghi dove non l'avevano mai avuta prima", ha aggiunto. Sintomi e diagnosi Normalmente la malattia dà luogo a febbre nell'arco di 5-6 giorni dalla puntura di zanzara, con temperature anche molto elevate. La febbre è accompagnata da mal di testa acuti, dolori attorno e dietro agli occhi, forti dolori muscolari e alle articolazioni, nausea e vomito, irritazioni della pelle che possono apparire sulla maggior parte del corpo dopo 3-4 giorni dall'insorgenza della febbre. I sintomi tipici sono spesso assenti nei bambini. La diagnosi è normalmente effettuata in base ai sintomi, ma può essere più accurata con la ricerca del virus o di anticorpi specifici in campioni di sangue. La dengue ha un tasso di mortalità molto basso, circa l'1% dei casi che però sale al 40% quando la malattia si complica nella forma emorragica. In circa il 75% dei casi la malattia è asintomatica e passa inosservata. Il vaccino A febbraio 2023, l'Aifa ha autorizzato l'utilizzo e la commercializzazione di un vaccino tetravalente vivo attenuato per la prevenzione della malattia da Dengue causata da uno qualsiasi dei quattro sierotipi del virus.



Con l'aumento dei casi nel mondo si rafforzano le procedure di disinfestazione di aerei provenienti dalle aree a rischio. Vaia: "Solo prevenzione, al momento nessun allarme" "Non c'è assolutamente nessun allarme in Italia sulla Dengue. Mettiamo in campo la prevenzione per evitare che la zanzara vettore della Dengue attecchisca in Italia. Stiamo lavorando per sperimentare test anti-Dengue ai viaggiatori in arrivo in aeroporti italiani da Paesi a rischio, su base volontaria e gratuita". Ad affermarlo è il direttore della Prevenzione del ministero della Salute Francesco Vaia. "Stiamo anche pensando a messaggi video da poter lanciare con l'aiuto delle compagnie aeree direttamente sui voli", ha aggiunto. "Dobbiamo far sì che la prevenzione, il buon senso, la precauzione siano messe al primo posto rispetto alla Dengue - ha aggiunto Vaia - Noi dobbiamo fare in modo che il virus responsabile della malattia, trasmesso attraverso la zanzara *Aedes aegypti* - che non c'è in Italia - non attecchisca nel nostro Paese". La nuova circolare Dopo la prima circolare che alzava l'allerta, abbiamo fatto una seconda circolare che è dispositiva. Ovvero i nostri operatori degli Usmaf-Sans - che sono i nostri terminali in porti e aeroporti - verifichino all'interno delle navi e degli aerei che provengono dai Paesi dove la Dengue è presente che sia stata fatta la profilassi necessaria, e se non fossero state predisposte tutte le misure le disporranno i nostri operatori delle Usmaf-Sans". Cresce l'allarme in Brasile, oltre 1,5 milioni di casi "I casi di febbre dengue stanno aumentando a un ritmo allarmante", ha affermato Gabriela Paz-Bailey, che lavora nei Centri brasiliani per il controllo e la prevenzione delle malattie. "Sta diventando una crisi sanitaria pubblica e sta arrivando in luoghi dove non l'avevano mai avuta prima", ha aggiunto. Sintomi e diagnosi Normalmente la malattia dà luogo a febbre nell'arco di 5-6 giorni dalla puntura di zanzara, con temperature anche molto elevate. La febbre è accompagnata da mal di testa acuti, dolori attorno e dietro agli