



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 04 luglio 2024**



Prime Pagine

04/07/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 04/07/2024	7
04/07/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 04/07/2024	8
04/07/2024	Il Foglio Prima pagina del 04/07/2024	9
04/07/2024	Il Giornale Prima pagina del 04/07/2024	10
04/07/2024	Il Giorno Prima pagina del 04/07/2024	11
04/07/2024	Il Manifesto Prima pagina del 04/07/2024	12
04/07/2024	Il Mattino Prima pagina del 04/07/2024	13
04/07/2024	Il Messaggero Prima pagina del 04/07/2024	14
04/07/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 04/07/2024	15
04/07/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 04/07/2024	16
04/07/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 04/07/2024	17
04/07/2024	Il Tempo Prima pagina del 04/07/2024	18
04/07/2024	Italia Oggi Prima pagina del 04/07/2024	19
04/07/2024	La Nazione Prima pagina del 04/07/2024	20
04/07/2024	La Repubblica Prima pagina del 04/07/2024	21
04/07/2024	La Stampa Prima pagina del 04/07/2024	22
04/07/2024	MF Prima pagina del 04/07/2024	23

Primo Piano

03/07/2024	ravennawebtv.it Ancisi (LpRa): Le disfatte nascoste del porto di Ravenna	24
------------	--	----

Trieste

03/07/2024	Trieste Prima	26
<u>I portuali incrociano le braccia per il rinnovo del contratto di lavoro nazionale</u>		

Genova, Voltri

03/07/2024	(Sito) Ansa	27
<u>Toti: Canavese, 'quando cose eclatanti sospetto siano illecite'</u>		
03/07/2024	Genova Today	28
<u>Inchiesta corruzione: Bucci non è indagato, ma si valuta l'abuso d'ufficio</u>		
03/07/2024	Informatore Navale	29
<u>GNV IMPLEMENTA IL LIVELLO DI DIGITALIZZAZIONE A BORDO CON IL NUOVO SOFTWARE SMARTLOG</u>		
03/07/2024	Informazioni Marittime	31
<u>"Economia del Mare", a Genova la due giorni dedicata all'industria marittima</u>		
03/07/2024	PrimoCanale.it	32
<u>Inchiesta Toti, ai raggi x le pressioni del sindaco Bucci</u>		
03/07/2024	Rai News	33
<u>Inchiesta, Canavese "Signorini sotto dettatura. Spinelli otteneva tutto"</u>		
03/07/2024	Rai News	34
<u>Toti, Procura: "Bucci non è indagato"</u>		
03/07/2024	Ship Mag	35
<u>Sciopero nazionale dei porti, Genova si ferma il 4 e 5</u>		
03/07/2024	Shipping Italy	36
<u>Porto Petroli e i depositi costieri portuali devono pagare il contributo Art</u>		
03/07/2024	The Medi Telegraph	38
<u>Caso Rinfuse, depotenziata la clausola anti-trame. "I membri del Comitato portuale tenuti all'oscuro"</u>		
03/07/2024	The Medi Telegraph	40
<u>L'ad: "Il nucleare è un tema politico, prima che industriale"</u>		

La Spezia

03/07/2024	Citta della Spezia	41
<u>I portuali incrociano le braccia giovedì e venerdì: chiedono migliori condizioni nel rinnovo del contratto</u>		

Ravenna

03/07/2024	ravennawebtv.it	42
<u>Porto di Ravenna: Anche un presidio e un corteo nei due giorni di sciopero</u>		

Marina di Carrara

03/07/2024	Port Logistic Press	43
Giornata storica al Porto di Marina di Carrara per due navi da crociera in un giorno		

Livorno

03/07/2024	(Sito) Ansa	44
Mancato rinnovo contratto, sciopero portuali Livorno 4 e 5 luglio		
03/07/2024	Agenparl	45
Porti: Pd, Governo Meloni blocca istituzione ZIs della Toscana, Regione ancora penalizzata		
03/07/2024	Agenparl	46
Targhe prova e rischio occupazionale nelle imprese che movimentano auto in porto, l'assessore Mirabelli ha ricevuto i sindacati		
03/07/2024	Informazioni Marittime	47
4 e 5 luglio sciopero nel porto di Livorno		
03/07/2024	Messaggero Marittimo	48
Comune di Livorno, l'assessore Mirabelli ha ricevuto i sindacati per il problema delle targhe prova		
03/07/2024	Messaggero Marittimo	49
Livorno, nuova concessione per la cantieristica della grande nautica		
03/07/2024	Messaggero Marittimo	50
Mancato rinnovo del Ccnl dei porti: a Livorno 48 ore di sciopero		
03/07/2024	Shipping Italy	51
"Senza gara unica si rischiano 141 esuberanti fra i lavoratori Toremar"		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/07/2024	Gomarche	53
Ancona: La Geo Barents approda al porto di Ancona: l'accoglienza, i controlli e dove verranno ospitati i migranti		
03/07/2024	vivereancona.it	54
Sciopero dei lavoratori del porto, presidio davanti alla sede dell'AdSP del Mar Adriatico Centrale		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

03/07/2024	CivOnline	55
Anche la Lega Navale Italiana di Fiumicino al "Mare di legalità"		
03/07/2024	CivOnline	56
M5S: D'Antò verso un assessorato		
03/07/2024	La Provincia di Civitavecchia	57
Anche la Lega Navale Italiana di Fiumicino al "Mare di legalità"		

03/07/2024 **La Provincia di Civitavecchia** 58
M5S: D'Antò verso un assessorato

Napoli

03/07/2024 **Informare** 59
Il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso della Co.Na.Te.Co. nei confronti dell'AdSP di Napoli per i mancati dragaggi

03/07/2024 **Informazioni Marittime** 61
Napoli, la Marina Militare ricorda Francesco Caracciolo

Salerno

03/07/2024 **Rai News** 62
Transizione energetica e portualità, dibattito a Salerno

Bari

03/07/2024 **(Sito) Ansa** 63
Emiliano, in porto Manfredonia rimediamo a scempi paesaggistici

Manfredonia

03/07/2024 **Agenparl** 64
Agenzia regionale 669.24 - Protocollo d'intesa per intervento di demolizione Nastri Trasportatori del Porto di Manfredonia

03/07/2024 **Il Nautilus** 66
Manfredonia rinasce, il Porto Industriale della Capitanata pronto a rivoluzionare l'economia locale

03/07/2024 **Puglia Live** 68
Manfredonia Rinasce: il Porto Industriale della Capitanata pronto a rivoluzionare l'economia locale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

03/07/2024 **Informatore Navale** 70
ADSP DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO - PASQUALE FARAONE
NOMINATO SEGRETARIO GENERALE FF

03/07/2024 **Rai News** 71
Droni da guerra sequestrati a Gioia Tauro, indaga la procura di Palmi

Catania

03/07/2024 **Travelnostop** 72
Torna crociera Disney a Catania: 3.457 passeggeri sulla Dream

Torna la crociera Disney a Catania: 3457 passeggeri sulla 'Dream', alcuni a lezione di arancino

Palermo, Termini Imerese

03/07/2024	(Sito) Ansa	74
Concorso fotografico sul Festino di Santa Rosalia a Palermo		
03/07/2024	giornaledisicilia.it	75
Contro gli infortuni sul lavoro Sicindustria indica la strada: «Formazione e norme chiare per invertire la rotta»		
03/07/2024	Palermo Today	77
Sicurezza sul lavoro, in provincia di Palermo denunciati 2.571 infortuni dall'inizio dell'anno		
03/07/2024	quotidianodisicilia.it	79
Sicurezza sul lavoro: in Sicilia 11mila infortuni da inizio anno		

Focus

03/07/2024	Corriere Marittimo	81
Assarmatori: "Proteggiamo il trasporto marittimo e il Mediterraneo da un regime di tassazione"		
03/07/2024	Il Nautilus	84
Transizione energetica, Messina all'Assarmatori Annual Meeting 2024 indica la rotta per il futuro		
03/07/2024	Informatore Navale	87
ASSARMATORI - "TRANSIZIONE ENERGETICA" MESSINA INDICA LA ROTTA		
03/07/2024	Port News	89
Assarmatori scommette sul GNL		
03/07/2024	Shipping Italy	92
Sui nuovi carburanti marittimi Ricci (Eni) non ha dubbi "Escludere ammoniaca e idrogeno"		
03/07/2024	Shipping Italy	94
Trasporto di merci deperibili e assicurazioni: molti i rischi e poche le certezze		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campana 50-C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

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



Il libro di Casson
Da Moro alle stragi i casi «coperti»
di **Gian Antonio Stella**
a pagina 20

Domani su 7
Arriva l'altro Kennedy: la corsa del guastafeste
di **Federico Rampini**
sul numero del magazine

Searching for a new way.
montura.com

Il presidente perde ancora terreno nei sondaggi, la vice Harris potrebbe sostituirlo. Oggi la Gran Bretagna va al voto

Pressing su Biden, il giallo del ritiro

New York Times e Cnn: sta valutando di fermarsi. La Casa Bianca smentisce: voci infondate

I GIORNI PEGGIORI

di **Massimo Gaggi**

Prima i tentativi della Casa Bianca di minimizzare la catastrofe del dibattito con Trump, una settimana fa ad Atlanta. Poi il sostegno della famiglia che l'ha invitato ad andare avanti e l'appoggio, di facciata, dei leader democratici, da Obama a Clinton, consapevoli della difficoltà di far cambiare idea a un Joe Biden non solo ostinato: si è sempre sentito sottovalutato dal suo partito e ha qualche motivo di risentimento nei confronti delle famiglie dei suoi predecessori.

continua a pagina 3

DILEMMA KAMALA

di **Federico Rampini**

Se davvero nell'entourage di Joe Biden e nella testa dello stesso presidente comincia a sgretolarsi il muro del negazionismo sulla sua salute, è giunta l'ora di Kamala Harris? Sarà la vicepresidente a subentrargli come candidata, qualora il vecchio Joe si decida finalmente a ritirarsi di fronte alle pressioni di tanti amici e alleati? In realtà la Harris è una delle poche ragioni «buone» che possono aver spinto Biden ad aggrapparsi alla poltrona.

continua a pagina 4

di **Andrea Marinelli e Viviana Mazza**

Il presidente Joe Biden starebbe pensando di rinunciare alla corsa per le presidenziali. L'indiscrezione del New York Times e della Cnn. «Voci infondate» commenta la Casa Bianca. Ma il presidente perde ancora nei sondaggi su Trump. Oggi si vota nel Regno Unito.

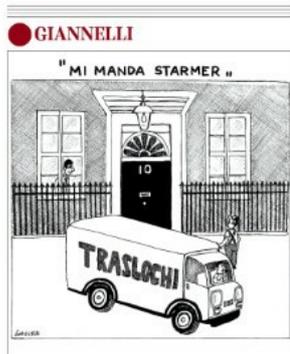
da pagina 2 a pagina 5

IAN BREMMER

«Resta in corsa, dipende da lui»

di **Samuele Finetti**

alle pagine 4 e 5



LONDRA / LORD POWELL

«Starmer aprirà un ciclo ma al governo sarà dura»

di **Luigi Ippolito**

«I Tory hanno dimenticato i principi conservatori. Con Starmer si aprirà un nuovo ciclo» dice lord Powell.

a pagina 11

PARIGI / MARION MARÉCHAL

«Una coalizione a destra sul modello dell'Italia»

di **Stefano Montefiori**

«Siamo noi la Francia reale minacciata, punto a una coalizione sul modello italiano» dice Marion Maréchal.

a pagina 9

CON LA COMPAGNA E IL FIGLIO

L'uomo in fuga dall'ergastolo Il suocero: «È in Francia»

di **Giulio Fasano**



Spiccato il mandato di cattura europeo per Giacomo Bozzoli, diventato latitante, dopo la conferma della condanna all'ergastolo della Cassazione. L'uomo è in fuga con la compagna e il figlio. Secondo il suocero Bozzoli si troverebbe in una zona della Francia.

a pagina 18

Wimbledon Un derby italiano di grande livello. Jannik al terzo turno



Un Berrettini straordinario ma alla fine vince Sinner

di **Gia Piccardi**

Jannik Sinner vince, al torneo di Wimbledon, il derby italiano contro Matteo Berrettini al termine di una partita combattutissima durata quasi quattro ore. Che si è conclusa al tie break del quarto set.

a pagina 40

La Ue, i voli Giorgetti: un successo Ita parla tedesco, via libera alle nozze con Lufthansa

di **Leonard Berberi**

La Commissione europea ha dato il via libera alle nozze tra Ita Airways e Lufthansa dopo sette mesi di indagini e frizioni tra Roma e Bruxelles. «Ita e Lufthansa non avranno più bisogno di aiuti di Stato — commenta il ministro Giorgetti —: problemi di questo tipo appartengono al passato».

a pagina 26

IL DISCORSO DEL CAPO DELLO STATO

Democrazia, Mattarella: no all'assolutismo di Stato

di **Marzio Breda**

Battersi perché non ci possano essere «analfabeti di democrazia». E per questo «No all'assolutismo di Stato e all'autorità senza limite»: il monito del capo dello Stato Sergio Mattarella. Che ricorda: il principio «un uomo, un voto» non sia distorto.

a pagina 15

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Il Conte di Sangiuliano

Se esistesse un governo ombra, il ministro della Cultura non potrebbe che essere Giuseppe Conte. L'altra sera si è lasciato andare a rivelazioni importanti. «Nel 2026, a Bologna, c'è stato l'attentato a Matteotti». L'unica parola giusta di tutta la frase era «Matteotti». Un passo avanti rispetto all'anno scorso, quando durante un dibattito parlamentare lo confuse con Andreotti, ma ancora troppo poco per superare l'esame di terza media: Matteotti non subì un attentato, ma un sequestro, nel corso del quale venne ucciso. A Roma, non a Bologna. E non nel 2026, e neanche nel 1926, ma nel 1924 (infatti quest'anno, all'insaputa di Conte, si commemora il centenario). Il timore è che si inneschi una dotta disputa con Sangiuliano, il quale potrebbe spostare il delitto Matteotti in

Cambogia e attribuirlo ai khmer rossi. Ma nemmeno il ministro con delega alle gaffe riuscirà mai a competere con quella che Conte rimediò da presidente del Consiglio, inaugurando con un discorso scritto (!) la Fiera del Levante a Bari: «Con l'8 Settembre inizia un periodo di ricostruzione». Confuse l'armistizio (e l'inizio della guerra civile) con la Liberazione, l'8 settembre del 1943 con il 25 aprile del 1945. O del 2026. Posso solo immaginare l'invidia che avrà provato Sangiuliano, ascoltandolo. Specie quando Conte aggiunse che il miracolo economico ci «ha balzati» al settimo posto delle potenze mondiali. Perché quel grande innovatore non si accontenta di riscrivere la storia. Vuole mettere mano anche alla grammatica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

...è l'ora dell'oro

L'ORO HA FATTO LA STORIA.
Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro

ORO - GIOIELLI - MONETE

OBRELLI

DAL 1929

www.oro.obrelli.it

LAVIS (Trento) | TRENTO | MILANO
0461 242040 | 338 8250553 | info@obrelli.biz

AUTORIZZAZIONE BANCA D'ITALIA n. 5007737

VENDIAMO E ACQUISTIAMO LINGOTTI E MONETE ALLE MIGLIORI CONDIZIONI

40704
Noni Italiane SpA - P.A.P. - 01. 331/2001 corr. L. 467/2004 art. 1 c.1. 001 Milano
0771120-458008





Oggi il Regno Unito vota: scontato il trionfo del **laburista Starmer**, un **Blair** ancor più **spregiudicato**. Che da oggi sarà il nuovo faro dei **"riformisti"** contro la **sinistra**



Giovedì 4 luglio 2024 - Anno 16 - n° 183
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "Solo la verità lo giuro"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

EUROPA Salvini contro Mediaset, premier d'accordo
Verdi con Ursula, Meloni
rischia di finire all'angolo

◻ SALVINI A PAG. 2-3

INDAGATA ANCHE MORSELLI
Truffa sulla Co2
all'Ilva. I vertici:
"I dati sono falsi"

◻ DI FOGGIA A PAG. 9



"MA ABOLISCONO L'ABUSO"
"Comune in mano
alla mafia": sindaco
di Aprilia arrestato

◻ IURILLO E PACELLI A PAG. 8



Il sintomo e il virus

» Marco Travaglio

Parlare di alleanze per le Politiche del 2027, con questo caldo e queste piogge, non è il massimo. Ma, visti i messaggi, lettere e commenti giunti dopo il mio pezzo di ieri, forse è il caso di riprovarci. Il guaio, temo, è il malvezzo di analizzare i risultati elettorali guardando sempre agli eletti e mai agli elettori. Che in democrazia, come i clienti al ristorante, hanno sempre ragione. Non nel senso che il loro voto sia sempre giusto, anzi: infatti poi quasi sempre lo cambiano. Ma nel senso che sono gli unici titolati a decidere. E chi cerca consensi duraturi deve guadagnarseli armandosi di umiltà e provando a mettersi nei loro panni. Non per applaudirli o perfischiarli, ma per capirli. Perché mezzo milione di italiani esce di casa di domenica per recarsi al seggio e votare Van-nacci? Perché, con i disastri combinati fin qui, le destre non calano, anzi salgono? Perché più i grandi media demonizzano i "populisti" e più gli elettori li premiano? Perché dopo Obama arrivò Trump e dopo Biden può tornare Trump? Perché, dopo sette anni di Macron, vince la Le Pen, che ci provava da 13 anni e non ha neppure l'aura della novità? Possibile che gli elettori del "mondo libero", bravi e saggi finché votavano "bene", siano diventati tutti fascisti? Mentre i fini analisti giocano a Risiko spostando un carrarmato un po' più al centro e un plotoncino da destra a sinistra o viceversa, la gente normale pensa a tutt'altro. E se ne frega dei ferri vecchi di centro, destra e sinistra che - intendiamoci - esistono nel cuore e nella mente di tante brave persone, ma sono ormai usurati e spuntati dall'abuso che i partiti ne fanno da troppo tempo. Le destre illiberali e cialtronesche italiane, francesi, tedesche, spagnole, americane, distanti mille miglia da quelle liberaldemocratiche del vecchio conservatorismo, non sono il virus: sono il sintomo dei tradimenti e dei fallimenti delle socialdemocrazie che, travestite da "riformismo", hanno abbandonato centinaia di milioni di esclusi, invisibili, nuovi poveri, ceti medi impoveriti da globalizzazioni, automazioni, disegualanze, intelligenze artificiali, guerre e sanzioni a senso unico, e spaventati da tutto ciò che sentono più grande di loro e vivono come ostile: immigrazione incontrollata, tecnocrazie globaliste, austerità selettive, establishment elitari e castali. E chi dovrebbe prendersi cura delle loro paure - la cosiddetta sinistra - li criminalizza come zotici populisti. Parla di astruserie, tipo cambiare nome alla Festa dell'Unità in Festa dell'Unità per non offendere le "a" accentate. E, invece di inventare idee e linguaggi popolari per comunicare con loro con un populismo sano e giusto, medita un bel fronte popolare antifa (anzi antif*) per trattarli da fascisti. Quando arriva l'ambulanza?

SEMPRE PIÙ SOLO OBAMA LO SCARICA. NYT E CNN: "PENSA AL RITIRO". LUI: "RESTO" I Dem fanno la festa a Biden: derby tra Kamala e Michelle

LA VICEPRESIDENTE
Taverna: "5Stelle progressisti, però no a sommatorie"
◻ DE CAROLIS A PAG. 5

LA VIGILIA DEL RIESAME
Pressioni e favori: i testi confermano il "sistema" di Toti
◻ GRASSO A PAG. 14

PER AZIENDE "VIRTUOSE"
Sul lavoro nero il governo vuole meno controlli
◻ ROTUNNO A PAG. 15

MILANO-CORTINA
Olimpiadi: 20mila volontari senza alloggi né rimborsi
» Leonardo Bison
Di quanti volontari c'è bisogno per Milano-Cortina 2026? 20 mila, e forse di più. Le Olimpiadi lombarde-venete, sostengono gli organizzatori, sono "un'opportunità esclusiva" per chi vuol darsi da fare.
A PAG. 13



"L'ASINO NELLA STANZA"
COSÌ LO CHIAMANO I SUOI DEPUTATI. IN CASO DI RESA INVESTIRÀ LA VICE HARRIS ANCHE PER TENERE I FONDI DELLA CAMPAGNA. MA NEI SONDAGGI VINCE LA OBAMA

◻ ANTONIUCI E FESTA A PAG. 6-7



- LE NOSTRE FIRME**
- Orsini FdI: neofascisti e non fascisti a pag. 11
 - Truzzi Alleatevi per la Costituzione a pag. 11
 - Cremaschi L'unità fra liberali e neri a pag. 11
 - Tatò Mio padre Tonino e Berlinguer a pag. 17
 - Palombi Ora Rotondi salva l'Europa a pag. 13
 - Novelli E Maria rapiti il Risorgimento a pag. 19

IL REPORTAGE DAL LIBANO
Beirut, "dolce vita" prima della guerra
◻ MANTOVANI A PAG. 16

PARIGI, PIAZZA CONTRO LE PEN
Macron vs Mélenchon E Bardella nasconde le origini "magrebine"
◻ COEN E DE MICCO A PAG. 4

La cativeria
Biden dà la colpa ai viaggi: "Prima del dibattito in tv con Trump ho dovuto smaltire 15 fusi orari". E non era andato da nessuna parte
LA PALESTRA/MATTEO CAPPONI

DOMANI OTTAVI DI FINALE
I nuovi eroi del vero Eurocalcio, mentre i nostri sono al mare
◻ BOLDRINI A PAG. 18





CACCIARI E VENEZIANI A CONFRONTO SU AMICIZIA E SOLITUDINE

Barbieri a pagina 24

FASCICOLI SANITARI E DATI ELETTORALI: L'ALLARME SULLA PRIVACY

de Feo a pagina 8



SINNER VINCE LA SFIDA CON BERRETTINI GLI AZZURRI INCANTANO WIMBLEDON

Tiseo a pagina 29



TOUR, CAVENDISH FA IL «CANNIBALE»: BATTUTO IL RECORD DI EDDY MERCKX

Stagi a pagina 28



il Giornale



GIOVEDÌ 4 LUGLIO 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 158 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

VIA LIBERA ALL'ALLEANZA

Ok a Ita-Lufthansa Finiamo di pagare la «tassa Alitalia»

Gian Maria De Francesco

«Un percorso complicato, travagliato e difficile, ma coronato dal successo». Il ministro dell'Economia Giorgetti, ha presentato così l'ok della Commissione Ue all'ingresso di Lufthansa in Ita Airways.

a pagina 2 con De Felice a pagina 3

Editoriale

PRIMI BAGLIORI DI POLITICA INDUSTRIALE

di Osvaldo De Paolini

Se la scelta di affidare a Lufthansa il traffico aereo in Italia si rivelerà la più saggia e la più proficua per la crescita del Paese, lo sapremo solo tra qualche anno. Tuttavia, già oggi la notizia che Ita Airways può finalmente convalidare a nozze con la compagnia tedesca, un campione non solo nei cieli d'Europa, va celebrata come doppio successo della nostra diplomazia economica, ottenuto grazie alla determinazione di un ministro, Giancarlo Giorgetti, che non è arretrato di fronte all'ottusa e datata mentalità di una burocrazia europea che a più riprese ha sovrastato il buon senso e la logica economica. La prima ragione di apprezzamento è che in questo modo si è assicurato un futuro a Ita e a quanti ogni giorno vi prestano la loro opera: per quanto attualmente la compagnia nata dalle ceneri di Alitalia vanti conti in sicurezza, senza un'alleanza di dimensioni adeguate sicuramente in breve sarebbe finita schiacciata dai colossi del cielo. La seconda ragione è che finalmente, dopo 77 anni, le costose eredità delle molteplici rinascite di Alitalia finiranno di pesare sul gobbo dei (...)

segue a pagina 3

IL VOTO IN COMMISSIONE AL SENATO

L'utero in affitto è reato: una vittoria dei diritti

Dire no alla maternità surrogata è rifiutare lo sfruttamento commerciale di donne e bambini

di Eugenia Roccella ministro per la Famiglia

La legge contro l'utero in affitto ha fatto un altro passo verso l'approvazione definitiva, e l'Italia si conferma all'avanguardia sul fronte dei diritti. A qualcuno questa affermazione potrà apparire provocatoria, e invece è assolutamente vera.

In gioco ci sono infatti i diritti dei bambini: il diritto alle origini, ma soprattutto quello a non essere privati programmaticamente di



una delle figure genitoriali, la mamma, cancellata per contratto. In gioco c'è il diritto delle donne a non essere sfruttate e mercificate, né come fornitrici di ovociti, né come "prestatrici di utero", come gestanti a cottimo.

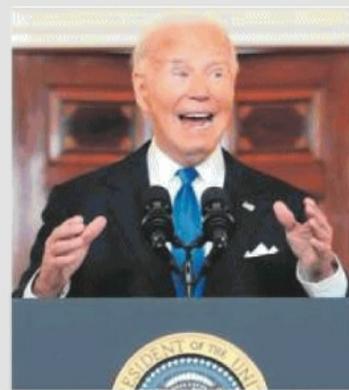
Ma non si tratta soltanto di questo. Fra i principi di umanità da preservare c'è la tradizione italiana che ha sempre vincolato all'assoluta gratuità la cessione di parti (...)

segue a pagina 18 Casaretti a pagina 7

Il «New York Times»

«Ora Biden valuta il ritiro» Ma la Casa Bianca smentisce

Marco Liconti e Valeria Robecco



Secondo il New York Times Joe Biden ha ammesso per la prima volta con uno dei suoi alleati che sta valutando se continuare o meno la corsa per la rielezione, dicendosi consapevole che potrebbe non essere in grado di salvare la candidatura.

a pagina 14

ARRIVA IL DL NORDIO

Emergenza carceri Cambiano le regole

Assunzioni, accordi coi Paesi esteri e burocrazia snella: «Nessun liberi tutti»

di Luca Fazzo

«Non chiamatelo "svuotacarceri"». La preoccupazione del ministro Nordio era chiara: alla drammatica emergenza carceri non si risponde con un eccesso di buonismo.

a pagina 4

TRA SOVRAFFOLLAMENTO E SUICIDI

Le nostre celle? Peggio dell'Ungheria

Filippo Facci a pagina 5

la stanza di *Vittorio Feltri* alle pagine 22-23 Le cameriere del Sud

SEI GIORNI DI STOP

Caso Scurati, la Rai sospende la Bortone



Laura Rio

Il caso Bortone-Scurati finisce con sei giorni di sospensione per la giornalista. È la sanzione disciplinare per il danno di immagine dell'azienda.

a pagina 4

GIÙ LA MASCHERA

IUS SPALLETTI

di Luigi Mascheroni

Più ci si allontana da una disfatta, più si fatica a capirne le vere ragioni. E così, a cinque giorni dall'eliminazione dell'Italia dagli Europei, dopo averle provate tutte, ecco che si tira fuori un nuovo colpevole. Lo hanno trovato Repubblica, Avvenire e poi - in un'inesorabile cascata digitale - i social a trazione globalista. Il responsabile è la destra fascio-leghista contraria allo ius soli. Vedi Germania, Francia, Spagna come sono multietniche! Vedi quanti giocatori di colore!

Banalità per banalità, potremmo rispondere che non si ricordano prestazioni epiche in nazionale da parte dedestra fascio-leghista contraria allo ius soli. Ve-



di Germal nigeriano nato a Verona Destiny Udogie. E non citiamo apposta Balotelli, perché è adottato, ma soprattutto perché della sua avventura in azzurro ci ricordiamo solo un gol. Ma poi? L'Italia del 2021 come massimo di multietnicità aveva Jorginho, un finto brasiliano, eppure vinse l'Europeo. E non andiamo indietro all'Italia Campione del Mondo nel 2006 o a quella dell'82, dove i meno italiani erano friulani.

Comunque, no. Non contestiamo le ragioni di chi dice che il nostro calcio perde perché non ha abbastanza figli di immigrati. Forse è davvero così. Quello che contestiamo è l'infido escamotage di usare ragioni calcistiche per giustificare l'immigrazione senza riserve; sperando in tanti titolari. Uno perché lo sport è qualcosa di troppo nobile per esser sporcato dai bassi trucchetti della politica. Due perché se lo scambio è tra un fuoriclasse di colore e centomila immigrati irregolari, gli italiani preferiscono tenersi Di Lorenzo e El Shaarawy. Che è pure mezzo egiziano.

IL GIORNO

Giovani

QN Nuove Generazioni

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

GIOVEDÌ 4 luglio 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



L'ateneo di Varese-Como sulla scia di Milano

**Una rettrice all'Insubria
Vince Maria Pierro:
«La ricerca una priorità»**

Crespi a pagina 14



Milano, l'ex primario Confalonieri

**Caso corruzione
sulle protesi
Nuovo Appello**

Giorgi a pagina 13



Il conto dei disastri: 53 miliardi in 10 anni

Alluvioni, frane, esondazioni: il costo delle catastrofi è fuori controllo e lo Stato non riesce a far fronte all'emergenza ormai continua. Solo il 5% delle abitazioni è assicurato contro le calamità naturali. Gli esperti: «Spostare la popolazione dalle aree più pericolose»

Farruggia
alle p. 8 e 9

[Richiamo di Mattarella](#)

**I paletti del Colle
«Chi governa
non ha poteri
senza limiti»**

C. Rossi a pagina 7

[Francia, gli ultimi sondaggi](#)

**Le Pen, difficile
la maggioranza
assoluta**

G. Rossi a pagina 4

[La Gran Bretagna oggi al voto](#)

**Lezione inglese:
andare
contromano**

Paolo Giacomini a pagina 4

**LA RIVELAZIONE DEL NEW YORK TIMES: BIDEN A UN PASSO DAL RITIRO
PRESSING DEI DEM E L'IPOTESI HARRIS. MA LA CASA BIANCA SMENTISCE**



Il presidente americano Joe Biden, 81 anni, con la sua vice Kamala Harris, 59

USCITA DI SICUREZZA

Pioli alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

[Carbonara al Ticino, l'idea](#)



**Un parco a tema
a misura di bimbi
«Per diventare
buoni cittadini»**

Marziani a pagina 17

[Pavia, Assolombarda-Università](#)

**Lombardia, terra
di microchip
«Top della filiera»**

Servizio a pagina 21

[Il delitto della Fonderia,
Bozzoli è ancora latitante](#)

**Uccise lo zio,
fuga con moglie
e figlio
Il suocero:
cercateli
in Francia**

G. Moroni a pagina 11



[Giorgetti: modello anche per Mps](#)

**Ita-Lufthansa,
nozze celebrate**

Marin a pagina 20



[Wimbledon, alla fine vince Jannik](#)

**Sinner-Berrettini,
è tennis-show**

Rabotti nel QS

COME FEDERICA PELLEGRINI
PER LA TUA **ENERGIA
FISICA E MENTALE**

SCEGLI **SUSTENIUM
PLUS**

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

A. MERANI





Oggi l'ExtraTerrestre

SICCITÀ In Sicilia gli effetti del clima ha i connotati del dramma idrico. In alcune zone non piove da un anno. E lo storico lago di Pergusa è sparito



Culture

ARTE CICLADICA Yannis Hamilakis, docente di archeologia, spiega le criticità della mostra al Metropolitan
Valentina Porcheddu pagina 12



Visioni

ROBERT TOWNE Addio alla penna della New Hollywood. I film con Corman, Nicholson, Polanski
Giulia D'Agnolo Vallan pagina 15

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,30

GIOVEDÌ 4 LUGLIO 2024 - ANNO LIV - N° 159

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Riforme La via italiana che fa più grave il mal di Francia

ALFIO MASTROPAOLO

Di me l'ha data, guai a chi me la tocca. Pare così abbia detto Napoleone calcandosi sulla testa il 26 maggio 1805 la corona di re d'Italia. L'associazione viene in mente a leggere i racconti horror sulla riforma del premierato voluta dalla presidente del Consiglio. Intronizzata dagli elettori, per la verità da un modesto 15% di essi, sua cura fondamentale pare sia perpetuare la sua sistemazione. In democrazia non usa: ma non importa. Perciò intende riscrivere le regole costituzionali a sua misura. Simili disegni di rado giungono a compimento. Qualcosa ne sa Matteo Renzi. Vedremo se stavolta governo e maggioranza saranno più accorti e fortunati. Sulle incongruenze del disegno autorevoli giuristi non hanno lesinato critiche. Ma se nulla c'è da aggiungere, qualcosa va sottolineato: sulla prospettiva personalistica e monocratica che impronta la riforma. — segue a pagina 11 —

Sergio Mattarella a Trieste foto di Paolo Giandotti/Ufficio Stampa/Ansa

«La democrazia non è della maggioranza e non si riduce al diritto di voto». Il presidente della Repubblica non ci gira attorno. Oggi riparte l'esame del premierato e Mattarella avverte: la legge elettorale non può distorcere la rappresentanza con «marchingegni» pagine 2 e 3



Avviso ai governanti



OGGI GRAN BRETAGNA ALLE URNE. SUICIDIO ANNUNCIATO PER I TORIES

Vincerà il Labour, slittato a destra

■ Oggi si vota in Gran Bretagna, di giovedì perché si fa così da più di cent'anni, perché in un tempo arcaico era il giorno di mercato e perché è distante dalla domenica in cui preti e pastori influenzerebbero troppo il voto. Ma è un voto che non ha più niente di che essere influenzato: secondo ogni e qualsiasi sondaggio, per il Labour di Keir Starmer

si profila la vittoria più squillante da decenni, forse meglio di quelle leggendarie di Tony Blair, e per i Tory si profila una batosta epica che non li cancellerà dalla mappa ma li riporterà all'opposizione per dieci-quindici anni. Tutto bene quindi? Per niente: il programma laburista di Starmer è moderato che più moderato non si può, predica austerità e

tagli come un programma conservatore, confida nella crescita e non nel tassare gli oscenamente ricchi per trovare le risorse a far andare avanti lo Stato. E l'ultimo (ex) laburista di sinistra superstito, l'ex leader radiato Jeremy Corbyn, ha grandi problemi a mantenere il seggio di Islington North che è stato suo per quarant'anni. **CLAUSI A PAGINA 7**

Fumo di Londra

Un «change» che non cambierà il paese

DONALD SASSOON

■ In Gran Bretagna sono tutti d'accordo: a vincere le elezioni di oggi sarà certamente il Labour Party. La vera incognita è quanti voti riuscirà a prendere

il Reform Uk, cioè il partito di estrema destra. Quello, se vogliamo, con un potenziale destabilizzatore. — segue a pagina 7 —

VENI, VIDI, VICHY I lepenisti già padroni, Bardella: niente duello tv



■ Il Rassemblement national lepenista si sente padrone del voto, e il candidato primo ministro Bardella rifiuta il confronto in tv: voleva il leader radicale Mélenchon, si nega alla verde Tondelier. E spiega così un bel po' di candidature imbarazzanti: «Poco tempo per fare le liste». **MERLO, ORTONA A PAGINA 6**

Carcere Celle strapiene, il governo fa poco e male

PATRIZIO GONNELLA

Il sovraffollamento carcerario non è una calamità naturale. È l'esito di scelte politiche repressive e illiberali. Nordio presentando il decreto legge in materia penitenziaria ha detto che non è colpa del governo se le carceri si riempiono di detenuti. Non è vero. — segue a pagina 4 —

BUSINESS BELLICO Un'imbarcata di panzer sull'asse Roma-Berlino



■ 550 mezzi corazzati, dai modernissimi tank Panther ai micidiali Lynx, per ammodernare l'esercito italiano. È l'ordine record ricevuto dal colosso tedesco Rheinmetall, mascherato da joint-venture con Leonardo. Un affare da 20 miliardi aderente all'economia di guerra dell'Ue. **CANETTA A PAGINA 8**

La lettera di Meloni La capricciosa menzogna di scrivere a se stessa

ASCANIO CELESTINI

La lettera di Giorgia Meloni è la conferma che il suo partito difende i valori del Msi, quello dei fascisti in democrazia per citare l'ossimoro del loro fondatore e riferimento politico, Giorgio Almirante, fuclatore di partigiani e redattore della Difesa della Razza. — segue a pagina 11 —



Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. G. 04/CRW/23/2103
4 6 7 0 4
e 1702025 415000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIII - N° 183 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 4 Luglio 2024

Commenta le notizie su ilmattino.it

AGENZIA L'ESPRESSO, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EL 812120

Con la Turchia agli Europei
Il riscatto di Montella
l'aeroplanino che vuole
atterrare in semifinale
Francesco De Luca a pag. 34



Oggi con lo Speciale
Dal mare all'energia
un tesoro nascosto:
l'evento del Mattino
L'inserito all'interno



Gli investimenti in opere pubbliche sono cresciuti del 50% in un anno. Il piano di Fitto per la settima rata

PNRR FORMATO SUD

► FERROVIE, ENERGIA, RETI E IMPRESE: IL MEZZOGIORNO FA IL PIENO

L'analisi
Mediterraneo
il coraggio
di fare pesare
la nostra
leadership

L'editoriale
RUMORE
E FATTI

Roberto Napolitano

Pochi numeri per capire di che cosa stiamo parlando azzerando la propaganda e il solito consueto balletto delle parole che spegne nel rumore ogni responsabilità. Per capire che cosa vuol dire coprire con le chiacchiere scelte che frenano la crescita, rallentano l'attuazione della perequazione infrastrutturale e riducono di due terzi la capacità di creare lavoro produttivo che preserva e attrae talenti. Per capire che cosa vuol dire viceversa avere avuto coscienza per tempo di questa misurabile stasi negli investimenti pubblici e avere avuto la visione e la forza politica di ribaltare il tavolo con l'obiettivo di restituire al Paese nel medio-lungo termine una macchina centrale-territoriale che è in grado di fare spesa effettiva, non assistenziale.

Nell'attuazione del programma del Fondo di coesione e sviluppo 2014-2020 - l'80% è destinato al Sud, il 20% al Centro-Nord - abbiamo praticamente perso 80 miliardi di euro. Sul programma dei fondi europei 2021-2027 pari a 74 miliardi di euro, la spesa è ferma a 621 milioni, cioè lo 0,9% del totale, e ci avviavamo sicuramente a perdere altri 60 miliardi di euro senza l'azione fermissima del ministro Fitto, sostenuta dall'Europa, che ha portato a governance unica, definizione preventiva delle azioni strategiche, responsabilizzazione e cronogrammi.

Continua a pag. 35

Perché è stato necessario cambiare tutto
Lo scandalo del vecchio metodo
sulla coesione: spesa ferma allo 0,9%

Ercole Incalza

Nell'ultima trasmissione trimestrale agli Uffici competenti della Unione europea è riportato un dato davvero preoccupante: nella Programmazione

dei Fondi europei 2021 - 2027 pari a 74 miliardi di euro la spesa è ferma a 621 milioni di euro, cioè lo 0,9% del totale. Nella Nota di aggiornamento al Def del settembre 2023 la spesa era di 535 milioni di euro. A pag. 2

Le performance delle multinazionali
L'export italiano sempre più trainato
dalla crescita del Mezzogiorno

L'export italiano frena, quello del Sud no. Anzi cresce, o, meglio, continua a crescere nei primi mesi del 2024 sulla scia di quanto aveva già prodotto lo scorso anno. L'aumento delle esportazioni

è stato del 5,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno: un'ottima performance se confrontata con quella negativa nazionale (-2,8%).
Santonastaso a pag. 5

Cinzia Battista

Perché nel corso della storia le altre potenze, a differenza nostra, hanno avuto sempre la percezione dell'Italia come di una potenza mediterranea? A chi faceva comodo, invece, far cadere il Mediterraneo nell'oblio? Cosa serve alla nostra penisola per contare di più nello scacchiere geopolitico regionale mediterraneo?
Continua a pag. 35

La Cowen sbarcata con il cast del film «Electra»



La star delle Winx strega Ischia

Gaetano Ferrandino a pag. 13

Musei, l'anno record: tira la Campania

Da Pompei a Caserta e Mann ben sette siti nella "top 25"

Giovanni Chianelli

Le buone notizie, per Centro e Sud Italia, vengono da musei e siti archeologici. Nel 2023 il più alto numero di ingressi in enti culturali italiani è al Centro, a seguire il Mezzogiorno, fidalino di coda il Nord. La Campania è al top con 10,4 milioni di accessi e ben sette musei e siti archeologici - da Pompei a Caserta, al Mann - tra i primi 25 e in questa speciale conta è la prima.
A pag. 5

Caos Circum: vecchi disagi e nuovi lavori

Penalizzati turisti e pendolari De Gregorio: svolta avviata

Calvario in Circum: turisti e pendolari tra i disagi. Chiusa fino a settembre la tratta Napoli-Nola-Baiano, affollata e senza aria condizionata i treni sulla linea per Sorrento Carenti le informazioni, disservizi nelle stazioni minori. Secondo il rapporto Pendolaria la Circumsviviana è la «peggiore ferrovia d'Italia». Il presidente De Gregorio, confermato per un nuovo mandato di tre anni, spiega: «Offriamo il miglior servizio possibile nel rispetto dei conti. La svolta è stata avviata».

Gravetti e Sautto alle pagg. 6 e 7

La corsa alla Casa Bianca diventa un thriller
Biden in bilico, avanza Kamala
Regno Unito: Labour vincente



Paura, Bruschi e Sabadin alle pagg. 10 e 11

Ita-Lufthansa, ok Ue
Ora il governo resti garante
del nuovo patto

Andrea Bassi

Diciamo onestamente. Hanno ragione a brindare tutti. Ha ragione Carl Spohr, l'amministratore delegato della compagnia tedesca Lufthansa. Continua a pag. 34
Servizi a pag. 8

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY®
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

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

- ✓ DONA SOLLIEVO 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



ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
 VILLA MAFALDA
 Via Monte delle Gioie, 5 Roma

Il Messaggero

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
 VILLA MAFALDA
 Via Monte delle Gioie, 5 Roma

€ 1,40* ANNO 148 - N° 183
 Sped. in A.P. 01/23/2003 con L.4/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Giovedì 4 Luglio 2024 • S.Procopio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Oggi MoltoEconomia
Tutti pazzi per l'IA
E in Borsa è rischio bolla
 Un inserto di 24 pagine



Tennis, finisce 3-1
Wimbledon show,
a Sinner il derby
con Berrettini
 Martucci nello Sport



Sospeso il responsabile
Roma, ira dei tifosi
per la felpa
bianco-celeste
 Carina nello Sport



L'editoriale
GEOMETRIE
VARIABILI
PER LA NUOVA
EUROPA

Francesco Grillo

Chi sarà il nocchiero che navigherà l'Unione Europea in uno dei periodi più importanti della sua storia? Paradossalmente l'unico ad essere sicuro di avere un ruolo centrale ai vertici delle istituzioni comunitarie nel prossimo semestre, è proprio Viktor Orban, il Primo Ministro dell'Ungheria. L'Ungheria ha appena assunto la Presidenza di turno del Consiglio dell'Unione e sarà Orban a dare le carte che, tante volte, si è divertito a spargliare. Il simbolo stesso dell'eccessiva velocità di un allargamento che celebreremo vent'anni fa diventa norma di un'Unione che per ridiventare "grande di nuovo" (come dice lo slogan che accompagna la presidenza magiara) deve trovare il modo di allargarsi senza perdere definitivamente rilevanza. È questa la sfida alla quale dare subito una risposta che sia nuova. Capace di superare pragmaticamente divisioni ideologiche che non hanno più senso.

Come ha recentemente notato Stanley Pignal, il corrispondente dell'Economist da Bruxelles, è proprio Orban l'unico sicuro di poter tentare di fare da "cuoco" in una squadra che è a corto di "ricette" per uscire dalla crisi. I due motori dell'Unione - Francia e Germania - sono politicamente indeboliti. Ursula Von der Leyen deve cercare una maggioranza difficile al Parlamento Europeo. Ed è paradossale che Orban assuma questo ruolo proprio in uno dei momenti più delicati della storia dell'Unione. A novembre, il suo amico Donald Trump potrebbe farci trovare da soli (...)

Continua a pag. 25

Ita-Lufthansa, c'è l'ok della Ue

►Via libera all'acquisto da parte del colosso tedesco. Paletti a tutela della concorrenza su Linate e sulle rotte Fiumicino-Nordamerica. Giorgetti: «Non pagheranno più gli italiani»

ROMA Ita-Lufthansa, arriva l'ok di Bruxelles. Il ministro Giorgetti: «Non pagheranno più gli italiani»

Mancini e Orsini a pag. 2

L'analisi

MA ORA SI VIGILI
SU OCCUPAZIONE
E HUB ROMANO

Andrea Bassi

Diciamolo onestamente. Hanno ragione a brindare tutti. Ha ragione Carsten Spohr, l'amministratore delegato della compagnia tedesca Lufthansa. Compra dallo Stato una società risanata (...)

Continua a pag. 25

«No all'assolutismo»

Richiamo del Colle
«La occupazione
non è senza limiti»

Andrea Bulleri

Il richiamo del Colle: «La maggioranza non è autorità senza limiti». Mattarella: «Batterci contro gli analfabeti di democrazia e tutelare i diritti delle minoranze. No all'assolutismo di Stato».

A pag. 7

L'intervista

Sanguliano: bene
Meloni, la destra
guarda avanti

Ernesto Menicucci

«Meloni parole nette la destra guarda avanti». Così ministro Gennaro Sanguliano a Il Messaggero: «A quando le domande a Schlein sui Khmer rossi. Cuba o Jan Palach?».

A pag. 10

Appello al governo per le compensazioni

Gualtieri: investire sulla Capitale
anche dopo i lavori per il Giubileo

Fabio Rossi

L'appello del sindaco Gualtieri al governo: «Investimenti per Roma anche dopo il Giubileo». Il primo cittadino romano torna sul



tema dei fondi per il Campidoglio: «La città deve essere la locomotiva del Paese, abbiamo bisogno di risorse». Proposta della Cisl: «Ridurre l'addizionale Irpef».

A pag. 11

Il Nyl: «Joe valuta un passo indietro». La Casa Bianca smentisce



Usa, il giallo del ritiro di Biden

Kamala Harris e il presidente Joe Biden

Miglionico, Paura e Vita alle pag. 4 e 5

«Feriti a bottigliate per la pelle scura Ma siamo italiani»

►L'uomo di origine indiane malmenato a Roma «Erano in sei, tutti giovani del nostro quartiere»

Federica Pozzi

Un pallone conteso in un campo di periferia a Roma. Alcuni ragazzini italiani che aggrediscono a bottigliate un gruppo di coetanei di origine indiana. E con loro i genitori arrivati per difenderli. Parla uno di loro: «Picchiati a sangue dai ragazzi del quartiere per il colore della pelle». E ancora: «Erano in sei, dicevano "siete negri e andate via da qui". Ma i nostri figli sono italiani e questa è anche la loro città».

A pag. 12

L'appello bis

Omicidio Cierciello
pena dimezzata
per i due assassini

Valentina Errante

Cierciello, pena ridotta ai due giovani americani. Dagli ergastoli del primo grado, si è passati a 15 anni e 2 mesi e 11 anni.

A pag. 13

La resa dei Tory



Britannici alle urne
Labour verso
una vittoria storica

ROMA Britannici al voto. Labour verso una vittoria mai vista prima. Starmer certo di incassare 500 seggi su 650. «Riforme subito». Dallo stop al piano Ruanda per i migranti alla sanità. Bruschi e Sabadin a pag. 8

ASSISTENZA MEDICA
24 ORE SU 24
 I migliori specialisti per il tuo pronto intervento medico e chirurgico
Tel. 06 86 09 41

VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA
 Via Monte delle Gioie, 5 Roma - villamafalda.com

Il Segno di LUCA

SAGITTARIO,
EUFORIA IN AMORE

La configurazione è piuttosto stimolante e sotto vari punti di vista, ma in primo luogo per l'amore, che è favorito sia da Giove che dalla Luna, che ti rendono più euforico e disponibile ad adattarti a quello che è più propizio per la relazione. Approfitta dell'aiuto del nostro satellite, che fino a stasera favorisce la sintonia e addirittura una certa simbiosi, imperniata sul divertimento e sul piacere. La tua mente si apre al nuovo. **MANTRA DEL GIORNO** La mente richiede una spiegazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo a pag. 25

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercatò € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,30. * Tanto per sognare. La vita secondo Nino Manfredi • € 6,90 (solo Roma) • I segreti del barbiere • € 6,90 (solo Lazio e Friuli)



il Resto del Carlino

Giovani
QN Nuove Generazioni

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

GIOVEDÌ 4 luglio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola+

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

[Incubo per una donna a Bologna, tre arresti](#)

Stupro di gruppo e sequestro in centro Poi lei vola dalla finestra

Tempera a pagina 16



[Bologna, il tassista anti no-pos](#)

Niente causa, Red Sox lascia «Coop corretta»

Caravelli a pagina 17

ristora
INSTANT DRINKS

Il conto dei disastri: 53 miliardi in 10 anni

Alluvioni, frane, esondazioni: il costo delle catastrofi è fuori controllo e lo Stato non riesce a far fronte all'emergenza ormai continua. Solo il 5% delle abitazioni è assicurato contro le calamità naturali. Gli esperti: «Spostare la popolazione dalle aree più pericolose»

Farruggia alle p. 8 e 9

[Richiamo di Mattarella](#)

I paletti del Colle «Chi governa non ha poteri senza limiti»

C. Rossi a pagina 7

[Francia, gli ultimi sondaggi](#)

Le Pen, difficile la maggioranza assoluta

G. Rossi a pagina 4

[La Gran Bretagna oggi al voto](#)

Lezione inglese: andare contromano

Paolo Giacomini a pagina 4

LA RIVELAZIONE DEL NEW YORK TIMES: BIDEN A UN PASSO DAL RITIRO PRESSING DEI DEM E L'IPOTESI HARRIS. MA LA CASA BIANCA SMENTISCE



[DALLE CITTÀ](#)

[Bologna, polizia in campo](#)

Maxi-blitz nelle comunità per minori: nove denunciati

In Cronaca

[Bologna, sarà ripresentato](#)

Il centrodestra ritira il referendum sulla Città 30

In Cronaca

[Imola, in azione di Arma e polizia](#)

Furti a raffica: bloccata una coppia

In Cronaca

[Il delitto della Fonderia, Bozzoli è ancora latitante](#)

Uccise lo zio, fuga con moglie e figlio Il suocero: cercateli in Francia

G. Moroni a pagina 13



[Giorgetti: modello anche per Mps](#)

Ita-Lufthansa, nozze celebrate

Marin a pagina 20



[Intervista a Carla Bruni](#)

«La mia musica è movimento»

Spinelli a pagina 29

COME FEDERICA PELLEGRINI PER LA TUA **ENERGIA FISICA E MENTALE**

SCEGLI **SUSTENIUM PLUS**

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

A. MENAKINI



IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 4 LUGLIO 2024

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVII - NUMERO 157, 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

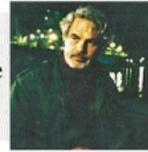
NELLA REGIONE IL 47% IN PIÙ DI VISITATORI
Musei italiani, anno d'oro per i liguri crescita record

EMANUELA SCHENONE / PAGINA 20



CINEMA LIGURIA: "PADRE E FIGLIO"
Il film che riuscì a cogliere la metamorfosi di Genova

ANDREA BOSCO / PAGINA 49



IL NUMERO UNO VINCE IN 4 SET
Derby di Wimbledon Berrettini cede a Sinner

STEFANO SEMERARO / PAGINA 50



TRIESTE, IL DISCORSO ALLA SETTIMANA SOCIALE DEI CATTOLICI. MELONI FREDDA

Mattarella e le riforme: «No all'autorità senza limite»

Dal presidente un richiamo ai diritti delle minoranze «Sbagliato semplificare in nome della governabilità»

A Trieste il presidente Mattarella cita Bobbio e richiama tutti al rispetto dei diritti delle minoranze. «No all'autorità senza limite», dice, in un passaggio che molti vedono legato alle riforme e alla legge elettorale. **CARRATELLI, MAGRI E OLIVIO / PAGINE 2 E 3**

ROLLI



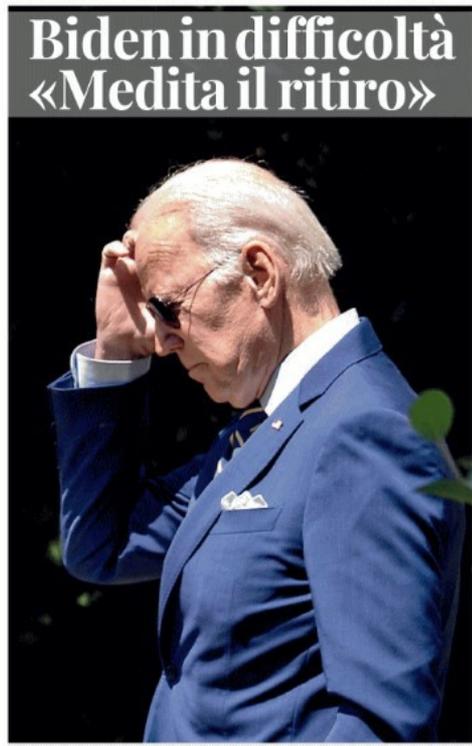
EUROPA

Un commissario anti-burocrazia Ursula apre a Giorgia

Marco Bresolin / PAGINA 9

Ursula Von der Leyen continua a muoversi in vista del voto di fiducia previsto per il 18 luglio a Strasburgo. Da una parte tratta per ottenere un sostegno - anche esterno - dei verdi. Ma non rinuncia a ristabilire un legame con l'Italia. L'ultimo segnale è l'annuncio di un commissario contro la burocrazia, simile a quello per la semplificazione chiesto da Meloni.

RIVELAZIONE DEL NEW YORK TIMES. IL PRESIDENTE SMENTISCE: IN CORSA FINO ALLA FINE



Il presidente americano Biden (foto Getty Images) **SEMPRINI E SIRI / PAGINE 4 E 5**

VERSO IL BALLOTTAGGIO

Daniilo Ceccarelli / PAGINA 7

Francia, sfida aperta Le desistenze frenano la marcia di Le Pen

Effetto desistenze sul voto in Francia. Il ritiro di oltre 200 candidati al ballottaggio rende difficile a Le Pen arrivare alla maggioranza assoluta. Ipotesi governo tecnico.



PUTIN IN KAZAKHSTAN VEDE XI E ERDOGAN CRESCIE L'ASSE DELL'EST
ANNA ZAFESOVA / PAGINA 9

LIGURIA

Lavori in porto Bucci rischia la Corte dei Conti

Fregatti e Indice / PAGINE 14 E 15

I pm che indagano sul porto di Genova fanno sapere che il sindaco di Genova Bucci non è indagato. Ma rischia un procedimento alla Corte dei Conti.

Genova contro Roma Piciocchi: «Sui tagli decida la Consulta»

Annamaria Coluccia / PAGINA 16

Il Comune di Genova si ritiene penalizzato dalla spending review inserita nella legge di Bilancio e il vicesindaco Pietro Piciocchi si rivolge alla Consulta.

ECONOMIA

Ilva, c'è il sospetto di dati falsificati Indagata Morselli

Gilda Ferrari / PAGINA 17

Dieci indagati nell'inchiesta per truffa ai danni dello Stato all'ex Ilva di Taranto. Tra loro l'ex ad Morselli. L'ipotesi: falsificazione dei dati sulle emissioni di CO2.

Ita-Lufthansa l'Ue dà il via libera al matrimonio

Luca Monticelli / PAGINA 25

La Commissione europea ha dato il via libera all'operazione che porterà il gruppo tedesco Lufthansa ad acquisire il 41% di Ita Airways, erede di Alitalia. Giorgetti: «Basta ripianare i debiti».

IL CONSIGLIO DEI MINISTRI VARA ANCHE IL DECRETO CARCERI: MILLE ASSUNZIONI

Fisco, più rate per i debitori possibile pagare in 10 anni

Il Consiglio dei ministri approva il decreto legislativo sul riordinamento della riscossione. Dal 2025 i debitori del Fisco potranno pagare in rate fino a 7 anni, 10 per chi è in situazione di difficoltà. **BARONI / PAGINE 11-13**

PRIMO OK AL SENATO

Antonio Bravetti / PAGINA 12

Maternità surrogata sì al reato universale

BUONGIORNO

Qualcuno di molto encomiabile ha diffuso ieri un vecchio video in memoria di Paolo Villaggio, morto sette anni e un giorno fa. Davanti a un giovane Matteo Salvini e a uno stagionato Mario Borghesio, energicamente risolti a liberarsi di tutto quanto dà pari fastidio: gli anziani, i mutilati, i ciechi, gli storpi, i malati di mente. Eliminarli e procedere con l'eliminazione di qualsiasi cosa dà fastidio alla nostra cultura. Non vi piace questo? Eliminatelo. Non vi piace quello? Eliminatelo. Ad anziani, mutilati, ciechi, storpi e malati di mente non siamo arrivati, ma bisogna avere pazienza. Intanto, ieri, si è compiuto un passo in più per eliminare la maternità surrogata, trasformata in reato universale, sebbene l'universo non sia d'accordo, poiché

Nel nome di Fantozzi

MATTIA FELTRI

in alcuni posti è legale. Ma intanto, qui, eliminata almeno a parole. La carne coltivata è già stata eliminata: vietato produrla e venderla sebbene non sia ancora consentito né produrla né venderla e, quando lo sarà, non si potrà vietarlo. Però a parole eliminata. I ragazzi che protestano per i cambiamenti climatici? Quasi eliminati: in galera. I ragazzi dei rave party? Quasi eliminati: in galera. I drogati? Molti in galera c'erano già, s'è trovato il modo di metterne di più e più a lungo. Le borseggiatrici rom coi loro bambini? In galera, bambini compresi. Poi le carceri traboccano e i carcerati si ribellano? Li si tiene in carcere per qualche altro anno. Se c'è un problema, perché affrontarlo quando si può arrestarlo, imprigionarlo, eliminarlo? Era un paradosso fantozziano, è diventato un governo.

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

4.070.4

017.753.54.4

017.753.54.4

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

017.753.54.4

017.753.54.4



€ 3* in Italia — Giovedì 4 Luglio 2024 — Anno 160* — Numero 183 — ilsol24ore.com

Edizione chiusa in redazione alle 22

*In vendita abbonata obbligatoria con il Fucos de Il Sole 24 Ore (Il Sole 24 Ore € 2 + Fucos € 1).
Solo nel sud (abbonamento per gli abbonati Il Sole 24 Ore e Fucos, in vendita separata).
Solo in Puglia e in provincia di Matera in abbonamento obbligatorio con "L'Edicola".



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Riforma sanzioni
Omessi versamenti di Iva e ritenute: non punibilità se c'è crisi d'impresa



Eugenio Della Valle
— a pag. 27

Oggi con Il Sole
Nuovo fisco, guida al concordato preventivo per le partite Iva



— a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano



FTSE MIB 33844,95 +1,09% | SPREAD BUND 10Y 141,70 -3,90 | SOLE24ESG MORN. 1329,86 +0,75% | SOLE40 MORN. 1242,43 +1,05% | **Indici & Numeri** → p. 33 a 37

BOMBE SU HAMAS MA ANCHE SUI CIVILI

A Gaza nessun luogo è sicuro. Quasi 2 milioni di persone senza casa

— Servizio a pag. 10



Terroro a Gaza. Famiglia in fuga dopo il raid aereo israeliano di ieri a Khan Yunis

ASTANA

Putin incontra Xi: «Relazioni Russia-Cina le migliori della storia»

Antonella Scotti — a pag. 10

Controlli sulle imprese, riforma al via Tasse non riscosse, rate fino a 10 anni

Consiglio dei ministri

Il Consiglio dei ministri ha approvato in via definitiva il decreto delegato di riforma della riscossione. Estesa a 10 anni la dilazione per i contribuenti in difficoltà. Più spazio al recupero del credito dopo la restituzione all'ente che ha emesso la contestazione, aprendo alle cartolarizzazioni. In Cdm approvato anche il nuovo sistema dei controlli sulle imprese con un cambio radicale d'impostazione: prevenzione più che verifiche ex-post, secondo l'idea non disturbare chi produce se non è davvero necessario. **Mobili, Parente, Trovati** — a pag. 2-3

L'obiettivo è scommettere sulla prevenzione più che sui controlli ex post

La riforma della riscossione concede più tempo ai contribuenti in difficoltà

INTERVISTA AL MINISTRO ZANGRILLO

«Verifiche più efficaci L'impresa non è una nemica»

Gianni Trovati — a pag. 3



Nozze tra Lufthansa e Ita, via libera di Bruxelles Ora la sfida alle low cost

Trasporto aereo

Dopo più di un anno di negoziati formali e informali, via libera Ue all'acquisizione di Ita da parte di Lufthansa. Imposte diverse condizioni a difesa della concorrenza dei consumatori. **Dragoni e Pogliotti** — a pag. 4

Transizione 5.0: arriva il disco verde dei ministeri

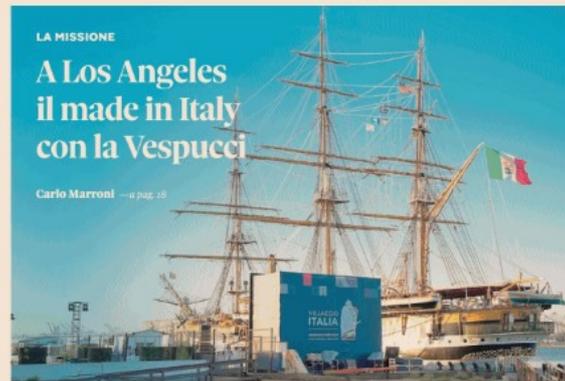
Innovazione

Passo avanti del piano Transizione 5.0, 16,4 miliardi di del Prnr per finanziare progetti di innovazione e risparmio energetico. Il testo del decreto attuativo è stato concordato tra i tre ministeri coinvolti e ora passa all'esame della Corte dei conti. Solo dopo sarà pubblicato sul sito del ministero delle Imprese e del Made in Italy con avviso nella Gazzetta Ufficiale. L'obiettivo è l'operatività entro luglio. **Carmine Fotina** — a pag. 6

SALVINI: NON SOLO DIGHE, AGIAMO SULLE RETI

Piano per l'emergenza idrica: pronte le prime 75 opere per 946 milioni

Manuela Perrone — a pag. 5



Sosta a Villaggio Italia. Lo storico veliero e nave scuola della Marina Militare, sarà nel porto del Pacifico fino all'8 luglio

RAPPORTO KPMG

Boom di fusioni spinte da Netco: nel 2024 verso i 100 miliardi

Carlo Festa — a pag. 21

POSSIBILI FUSIONI

Unipol, la mossa su Bper riaccende il risiko bancario Vola Monte Paschi

Davi e Galvagni — a pag. 23

Dieci indagati

Ex Ilva: inchiesta a Taranto sui dati delle emissioni di Co2

Domenico Palmiotti — a pag. 15

PANORAMA

ELEZIONI USA

Il Nyt: «Biden medita il ritiro» La Casa Bianca smentisce

Secondo il New York Times Joe Biden sta meditando di ritirarsi dalla corsa per la Casa Bianca. A poche ore di distanza dalla pubblicazione dell'articolo sul quotidiano considerato vicino ad ambienti del Partito democratico americano arriva la smentita della Casa Bianca. L'articolo del New York Times è «assolutamente falso», ha affermato il portavoce del presidente Andrew Bates. — a pagina 12

I PALETTI DEL QUIRINALE

Monito di Mattarella: no all'assolutismo di Stato

Non trasformare il diritto della maggioranza a governare in un assolutismo o in una restrizione dei diritti della minoranza. Lo ha detto il capo dello Stato Sergio Mattarella. — a pagina 8

OLIMPIADI DI PARIGI

GLI SPONSOR GUARDANO A ETICA E GENDER

di Maria Luisa Colledani — a pagina 13

FORUM EURO MEDITERRANEO

Milano-Palermo, patto sull'economia digitale

Milano e Palermo, con i sindaci Sala e Iagalla (foto), cercano connessioni nord-sud a livello di impresa, economia digitale, education, capitale umano, investimenti e buone prassi. — a pag. 18



Nova 24

Il clima che cambia Così le città sfidano le isole di calore

Elena Comelli — a pag. 19

Lombardia

Domani distribuito nella regione

Sud

Domani in Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sicilia e Sardegna

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

2 mesi a 1.00€. Per info: ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600

SERIE A ENILIVE
INIZIA un Viaggio NUOVO

Da oggi Enilive è il nuovo Title Sponsor della Serie A.

enilive

MUOVE LA PASSIONE CHE CI UNISCE.



MISTERI VATICANI
Orlandi, il giallo della bara sparita
 C'è un filo rosso che lega la scomparsa di Emanuela Orlandi, il furto della bara di Katy Skerl e il collezionista di ossa della Magliana.
 Cavallaro a pagina 8

TRASPORTI NEL CAOS
Romani «ATACcateve»
Si ferma la metro
È panico da Giubileo
 Mariani e Zanchi alle pagine 18 e 19

IL CASO
Salis ammicca agli anarchici e lancia il suo manifesto
 Campigli a pagina 4

ARTEMISIA LAB
 METE DI CONTRA CHANCE EDUCATIONAL
 Siamo come ci curiamo!
 ESAMI CLINICI IN GIORNATA DIAGNOSTICA IMMEDIATA
 PREVENIRE è meglio che curare
 APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO
 SCEGLI LA SECCO PIÙ VICINO A TE

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ARTEMISIA LAB
 METE DI CONTRA CHANCE EDUCATIONAL
 Siamo come ci curiamo!
 ESAMI CLINICI IN GIORNATA DIAGNOSTICA IMMEDIATA
 PREVENIRE è meglio che curare
 APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO
 SCEGLI LA SECCO PIÙ VICINO A TE

Santa Elisabetta del Portogallo

Giovedì 4 luglio 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 183 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

Casa di Riposo

Dopo le voci Biden verso il ritiro. Ma la Casa Bianca smentisce il NYt
 Il dossier 007 Usa che circola in Italia: nessun annuncio prima del 18 luglio

DI ALDO TORCHIARO
 L'uomo che conosce i segreti americani, tra 007 e diplomazia, ha gli occhi azzurri dietro gli occhiali scuri. Lo incontriamo a Roma, sotto un cielo coperto di nuvole. «Il ritiro di Biden è certo», ci dice.
 a pagina 11

RISIKO DEI CIELI
ALITALIEN

Ita e Lufthansa vanno a nozze
L'ex Alitalia torna protagonista
I contribuenti ringraziano
 Caleri e Zapponi a pagina 2

PARLA L'EX CISL BONANNI
«Meglio con Berlino
Parigi ci avrebbe marginalizzato»
 Mineo a pagina 3

L'ANALISI
Perché il dopo Joe può essere solo Kamala
 DI LUCIO MARTINO
 a pagina 11

LA SENTENZA CHOC
Cerciello, pene dimezzate agli assassini del carabiniere
 China a pagina 22

Il Tempo di Osho
Commissione Covid, melina Pd
Salvate il soldato Speranza

"Ormai se ne riparla a settembre"
 Sirignano a pagina 5

WIMBLEDON
Il derby è di Sinner ma Berrettini si ritrova
 Jannik Sinner fatica ma vince il derby contro un Berrettini ritrovato nel secondo turno di Wimbledon. Al numero del mondo servono quattro set e tre tie-break.
 Schito a pagina 29

VACS
 studio legale

www.legalvacs.it
 avvocati@legalvacs.it
 Corso Magenta, 56 20123 Milano
 (+39) 02.460107 / 02.43988955

Oroscopo
Le stelle di Branko
 a pagina 14

IL PODCAST
Stati di carta
Ecco l'atlante che non c'è
 a pagina 13

SECONDA DA FEDERICA PELLEGRINI
SUSTENIUM PLUS
 DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.



Senza la legge sul terzo mandato Zaia farà il sindaco di Venezia e Brugnaro il governatore
Carlo Valentini a pag. 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Imposte in 84 rate. Dal 2025

Per i debiti inferiori a 120 mila euro, il contribuente potrà richiedere fino a 84 rate mensili nel '25 e '26, fino a 96 rate nel '27 e '28, e fino a 108 rate dal 1° gennaio 2029

a pag. 27
SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Riforma tributaria - Il testo del decreto legislativo in materia di riscossione

Privacy - La relazione del Garante per la protezione dei dati personali per il 2023

Agricoltura - Il testo del decreto legge su cui il governo ha posto la fiducia al Senato

Rateazione delle cartelle esattoriali più agevole dal 2025, nuovo impulso alla riscossione derivante da atti emessi dall'agenzia delle entrate e conferma, con alcune minime deroghe ulteriori, della non impugnabilità dell'estratto di ruolo. Sono queste alcune delle modifiche apportate, dopo il passaggio in Parlamento, al decreto di riforma del sistema della riscossione che ora, dunque, attende la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Libardi e Sironi a pag. 22

MEGLIO DEL DIGITALE

Pubblicità, i media tradizionali crescono di più

Capiani a pag. 13

Curini (Statale): Joe Biden non può essere sostituito perché ha già vinto le primarie



«Le alternative semplicemente non ci sono», dice Luigi Curini, politologo dell'Università Statale di Milano e visiting professor presso la Facoltà di scienze politiche ed economiche della Waseda University di Tokyo. Sostituire Joe Biden nella corsa per le presidenziali americane del prossimo novembre, dopo il confronto disastroso con l'avversario Donald Trump che ha avvalorato le voci di un suo decadimento mentale, non solo è complicato, avendo Biden vinto le primarie, ma potrebbe essere addirittura controproducente per i dem. Per Curini «Biden è la foglia di fico di un partito molto diviso in politica estera, questione Israele-Gaza, così come in politica interna».

Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

Non dico qual è la città dove c'è stata questa generosa ma anche pericolata iniziativa naïf, perché, pur essendo vera, non vorrei essere denunciato per diffamazione. È stata infatti consegnata in pompa magna al locale prefetto una petizione (udite, udite) con addirittura 5.550 firme, con il perentorio invito «a fermare tutte le guerre». I firmatari credono sul serio che il prefetto possa fermare, non dico «una» guerra (e già questo sarebbe un singolare prodigio) ma addirittura «tutte le guerre»? In base a che poteri il prefetto potrebbe attuare questa straordinaria operazione? E nell'eventualità, tutt'altro che impossibile, di una guerra di aggressione ai nostri danni, a chi si rivolgerebbe il prefetto per mettere in riga il Paese birichino che avesse deciso di aggredirci? E se l'aggressore se ne fregesse dell'invito a smetterla, che gli farebbe sempre il prefetto? Gli tirerebbe le orecchie? O gli terrebbe il muso?

SERIE A ENILIVE

INIZIA un Viaggio NUOVO

Da oggi Enilive è il nuovo Title Sponsor della Serie A.

MUOVE LA PASSIONE CHE CI UNISCE.

*Con Guida agli ITS Academy a € 4,00 in più; - Con Il Decreto Legge salva-casa a € 8,90 in più



LA NAZIONE

Giovani
QN **Nuove Generazioni**

GIOVEDÌ 4 luglio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Nel 2019 la presidente regionale si dimise

**Concorsopoli umbra
Marini condannata
«Battaglia in appello»**

Fiorucci a pagina 10



Il distretto tessile pratese

**Alia e imprese
rilanciano
il nuovo 'termo'**

Bessi a pagina 21

ristora
INSTANT DRINKS

Il conto dei disastri: 53 miliardi in 10 anni

Alluvioni, frane, esondazioni: il costo delle catastrofi è fuori controllo e lo Stato non riesce a far fronte all'emergenza ormai continua. Solo il 5% delle abitazioni è assicurato contro le calamità naturali. Gli esperti: «Spostare la popolazione dalle aree più pericolose»

Farruggia
alle p. 8 e 9

Richiamo di Mattarella

**I paletti del Colle
«Chi governa
non ha poteri
senza limiti»**

C. Rossi a pagina 7

Francia, gli ultimi sondaggi

**Le Pen, difficile
la maggioranza
assoluta**

G. Rossi a pagina 4

La Gran Bretagna oggi al voto

**Lezione inglese:
andare
contromano**

Paolo Giacomini a pagina 4

**LA RIVELAZIONE DEL NEW YORK TIMES: BIDEN A UN PASSO DAL RITIRO
PRESSING DEI DEM E L'IPOTESI HARRIS. MA LA CASA BIANCA SMENTISCE**



Il presidente americano Joe Biden, 81 anni, con la sua vice Kamala Harris, 59

USCITA DI SICUREZZA

Pioli alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Certaldo

**Scoperto un caso
di febbre Dengue
Disinfestazione
al via tra le case**

Servizio in Cronaca

Empoli

**Violenza sui bus
«Abbiamo paura
a guidare di notte»**

Puccioni in Cronaca

Montelupo Fiorentino

**L'hotel Baccio
al restyling
dopo anni di stop**

Cecchetti in Cronaca

Il delitto della Fonderia, Bozzoli è ancora latitante

**Uccise lo zio,
fuga con moglie
e figlio
Il suocero:
cercateli
in Francia**

G. Moroni a pagina 11



Giorgetti: modello anche per Mps

**Ita-Lufthansa,
nozze celebrate**

Marin a pagina 20



Intervista a Carla Bruni

**«La mia musica
è movimento»**

Spinelli a pagina 29

COME FEDERICA PELLEGRINI
PER LA TUA **ENERGIA**
FISICA E MENTALE
SCEGLI **SUSTENIUM PLUS**
I TUOI MOMENTI D'ENERGIA.
DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

A. MENAKINI





la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Giovedì 4 luglio 2024

Anno 49 N° 138 - In Italia € 1,70

IL QUIRINALE

Mattarella: no al potere illimitato

Il Presidente della Repubblica teme derive illiberali: "Pericolosa un' autorità senza opposizione. Un fermo no all' assolutismo di Stato" Alla Settimana sociale di Trieste definisce una "causa primaria" la necessità di battersi affinché non vi siano "analfabeti di democrazia"

La tentazione di Meloni: abbandonare il premierato e tornare al presidenzialismo

Il commento

La coscienza del limite

di Ezio Mauro

Siamo giunti al nodo della crisi contemporanea: la questione della democrazia, la sua capacità di mantenere le promesse scritte nelle Costituzioni, di difendere i diritti dei cittadini, di rispondere al suo compito primario, che è la tutela della libertà delle persone e delle comunità sociali. È questa la vera cifra della contesa politica aperta oggi in Francia e in Inghilterra, domani negli Stati Uniti d'America, quotidianamente in Europa, e anche in Italia. Di fronte alle difficoltà che la democrazia incontra per garantire una libertà sostanziale con l'inclusione, la rappresentanza, l'eguaglianza e la solidarietà, cresce la tentazione di cambiare il modello liberal-democratico conquistato dopo la fine della guerra e della dittatura.

● a pagina 23

di Tommaso Ciriaco

La scintilla potrebbe diventare proprio il premierato. Giorgia Meloni inizia a dubitare di tutto: strategia, percorso, orizzonte finale della riforma. Sia chiaro: non è pentita, semmai preoccupata di mancare l'obiettivo. Teme di compattare i suoi avversari. Sostiene in privato di sentire il Quirinale ostile al ddl costituzionale (e ieri ne avrebbe tratto - riferiscono - una nuova, palese conferma). Ha paura di schiantarsi sul referendum, senza neanche portare a casa quello che sognava: un Presidenzialismo assoluto, che attribuisca ancora più poteri a chi comanda. Dunque dubita. Ne ha parlato di recente con i più fidati strateghi: Giovanbattista Fazzolari e Alfredo Mantovano, la sorella Arianna, Francesco Lollobrigida e gli altri due o tre ministri di cui si fida.

● a pagina 3
Servizi di Scaramuzzi e Vecchio
● alle pagine 2 e 3

Washington



New York Times: Biden valuta il ritiro E Trump vola nei sondaggi

L'analisi

Quei precedenti di Johnson e Nixon

di Paolo Garimberti
● a pagina 23

dal nostro corrispondente

Paolo Mastrolilli

NEW YORK - Ci sta pensando, se farsi da parte. Lo ha scritto il *New York Times* e poi lo ha confermato la *Cnn*: il presidente Biden sta valutando. Con un servizio di Gianni Riotta
● alle pagine 4 e 5

Politica

Nel Ddl Carceri rispunta l'abuso d'ufficio



di Cerami e Foschini
● a pagina 12

Piantedosi in Aula "L'antisemitismo è trasversale"



di Matteo Pucciarelli
● a pagina 10

Regno Unito, oggi si vota

Starmer crede nella valanga laburista Sunak rischia di perdere il seggio

dal nostro corrispondente Antonello Guerra
● a pagina 14

Parigi



Viaggio nella rabbia delle banlieue "Noi più patrioti di Bardella"

Le idee

Francia illuminista o reazionaria

di Corrado Augias
● a pagina 9

dal nostro inviato

Castellani Perelli

CLICHY-SOUS-BOIS - Nel luogo che 19 anni fa rese famosa nel mondo la banlieue parigina di Clichy-sous-Bois non c'è nulla che ricordi la tragedia di Zyed e Bouna.
● a pagina 7

Wimbledon

Show azzurro Sinner batte un grande Berrettini



di Paolo Rossi
● nello sport

SERIE A ENILIVE

INIZIA un Viaggio NUOVO

Da oggi Enilive è il nuovo Title Sponsor della Serie A.

MUOVE LA PASSIONE CHE CI UNISCE.

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Soci: Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



IL GIALLO

Bozzoli in fuga con la Maserati come un latitante di Cosa Nostra

GIANLUIGI NUZZI - PAGINA 16



IL RACCONTO

Cogne, l'accusa dei contadini "Alluvione, colpa dell'Europa"

STEFANO LIBERTI - PAGINA 17



WIMBLEDON

A Sinner il derby con Berrettini Fognini si fa biondo e batte Ruud

STEFANO SEMERARO - PAGINA 29



LA STAMPA

GIOVEDÌ 4 LUGLIO 2024



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € II ANNO 158 II N. 163 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



IL PRESIDENTE CITA BOBBIO: NON SI POSSONO VIOLARE I DIRITTI DELLE MINORANZE IN NOME DELLA GOVERNABILITÀ

Riforme e democrazia, allarme di Mattarella

L'ANALISI

Il faro del Quirinale sulla legge elettorale

UGO MAGRI

C'è un modo rozzo e primitivo di intendere la democrazia che Sergio Mattarella contesta in radice: cioè l'idea, di stampo populista, secondo cui chi vince alle elezioni può fare poi come gli pare. - PAGINA 2



IL RETROSCENA

La freddezza di Meloni e il chiarimento mancato

FRANCESCO OLIVO

Tra i Fratelli d'Italia nessuno vuole chiamarlo gelo o nemmeno freddezza, "ottimo rapporto" è la linea. Ma certo dopo le frasi spregiudicate a Bruxelles, un chiarimento fra Meloni e Mattarella non c'è ancora stato. - PAGINA 3

IL COSTITUZIONALISTA

Silvestri: il premierato accumula troppi poteri

NICCOLÒ CARRATELLI

Al professor Gaetano Silvestri le parole del presidente Mattarella sbloccano un riferimento storico immediato: «Madison e Jefferson furono i primi a parlare di "tirannia della maggioranza"». - PAGINA 2

L'INTERVISTA

Il rabbino Di Segni "In Italia antisemiti a destra e a sinistra Minacce quotidiane"

GIACOMO GALEAZZI



«I nodi vengono sempre al pettine e alla fine, invariabilmente, il fascismo si dimostra antisemita. E come se rivelasse la sua vera natura. La maschera cadesse, dice a La Stampa il rabbino capo di Roma, Riccardo Di Segni. «La settimana dopo il 7 Ottobre per strada mi sono sentito dare del massacratore di bambini». AGASSO - PAGINA 11

CRESCERE LA PRESSIONE, I DUBBI ANCHE DI OBAMA. SCONTRO TRA I DEMOCRATICI SUL SOSTITUTO. IN POLE KAMALA HARRIS

"Biden sta pensando al ritiro"

La confessione a un alleato: decido entro il weekend. La Casa Bianca frena: "Resta in corsa"

IL COMMENTO

Perché se non lascia Trump ha già vinto

STEFANO STEFANINI

Tra pic-nic e fuochi d'artificio, oggi l'America festeggia l'indipendenza. Per il Presidente americano è un 4 luglio di confronto con la realtà. Non della sfida con Donald Trump a novembre. Dei suoi sostenitori che non credono più che la possa vincere. Gli amici gli chiedono di ritirarsi; i nemici sperano che resti in campo. Più dei sondaggi sfavorevoli, che in 5 mesi possono cambiare, quest'inversione di sentimenti lo obbliga a domandarsi se fare il doloroso passo indietro dello statista, come Lyndon Johnson nel 1968, o andare incontro, a novembre, al triste epilogo di una delle migliori presidenze americane degli ultimi decenni. Nel 2020 l'aveva sottratta a un Trump insofferente alla democrazia, nel 2024 la riconsegnerebbe a un Trump altrettanto insofferente e, in più, vendicativo. - PAGINA 20



LA GRAN BRETAGNA

Se anche la City vota per il ritorno laburista

ALBERTO SIMONI, CATERINA SOFFICI

Keir Starmer, laburista, premier in pectore secondo i sondaggi e le sensazioni che si respirano nel Paese, è categorico: «Con me il Regno Unito non tornerà nell'Ue, nell'unione doganale e nel commercio comune». Ma intanto nel Nord il partito di Farage va meglio del previsto. - PAGINE 67

LA FRANCIA

Pensioni e meno tasse i dietrofront di Le Pen

VERONICA DEROMANIS

Anche Marine Le Pen ha iniziato la marcia indietro. Con l'avvicinarsi della vittoria, la leader del Rassemblement National ridimensiona gli annunci fatti finora. Un esempio? La cancellazione della riforma delle pensioni voluta da Macron non è più «una priorità». - PAGINA 21

L'EX BIANCONERO MARCHISIO DOPO GLI INSULTI DEI TIFOSI SUI SOCIAL

"Do un calcio all'odio"

ANTONIO BARILLA



«Mi lascia perplesso che il mondo del calcio diventi una zona franca dove sia possibile fare tutto quanto passi per la testa» si sfoga Claudio Marchisio. - PAGINA 26

JONATHAN MOSCOPPO/GETTY IMAGES

LA STORIA

L'abisso delle carceri come settant'anni fa

DONATELLA STASIO

C'è una storia paradigmatica dell'abisso in cui può precipitare il carcere quando il clima politico volge lo sguardo a un passato che non è mai passato del tutto ma rigurgita nonostante l'argine della Costituzione. - PAGINA 21

LE FAMIGLIE ARCOBALENO

Maternità surrogata sì al reato universale

ANTONIO BRAVETTI

Via libera della commissione Giustizia del Senato al ddl che introduce il reato universale di maternità surrogata. La legge andrà in aula. «L'Italia si conferma nazione all'avanguardia», esulta la ministra Roccella. - PAGINA 12

BUONGIORNO

Qualcuno di molto encomiabile ha diffuso ieri un vecchio video in memoria di Paolo Villaggio, morto sette anni e un giorno fa. Davanti a un giovane Matteo Salvini a uno stagionato Mario Borghesio, emergentemente risolti a liberarsi di tutto quanto dà pari fastidio: gli anziani, i mutilati, i ciechi, gli storpi, i malati di mente. Eliminarli e procedere con l'eliminazione di qualsiasi cosa dà fastidio alla nostra cultura. Non vi piace questo? Eliminatelo. Non vi piace quello? Eliminatelo. Ad anziani, mutilati, ciechi, storpi e malati di mente non siamo arrivati, ma bisogna avere pazienza. Intanto, ieri, si è compiuto un passo in più per eliminare la maternità surrogata, trasformata in reato universale, sebbene l'universo non sia d'accordo, poiché

Nel nome di Fantozzi

MATTIA FELTRI

in alcuni posti è legale. Ma intanto, qui, eliminata almeno a parole. La carne coltivata è già stata eliminata: vietato produrla e venderla sebbene non sia ancora consentito né produrla né venderla e, quando lo sarà, non si potrà vietarlo. Però a parole eliminata. I ragazzi che protestano per i cambiamenti climatici? Quasi eliminati: in galera. I ragazzi dei rave party? Quasi eliminati: in galera. I drogati? Molti in galera c'erano già, s'è trovato il modo di metterne di più e più a lungo. Le borseggiatrici rom coi loro bambini? In galera, bambini compresi. Poi le carceri traboccano e i carcerati si ribellano? Li si tiene in carcere per qualche altro annetto. Se c'è un problema, perché affrontarlo quando si può arrestarlo, imprigionarlo, eliminarlo? Era un paradosso fantozziano, è diventato un governo.

Advertisement for 'Giglio' antique shop. Text: 'ACQUISTIAMO DIPINTI, SCULTURE, DESIGN e ANTIQUARIATO ORIENTALE'. Includes contact info: 335 63.79.151, info@anticitagiglio.it. Features a QR code and an image of a classical sculpture.





L'industria tedesca contro i dazi Ue sulle auto cinesi: teme ritorsioni

Boeris a pagina 3

Ef-Sorgenja, entro domani le offerte sul 40% che vale circa 1 mld

Caroselli a pagina 15



Citi abbassa le stime su Puma e taglia il target da 54 a 49 euro

Rivisti in calo di 250 mln anche i ricavi del 2024, attesi a quota 8,85 mld

Oristano in MF Fashion

Anno XXXVI n. 131

Giovedì 4 Luglio 2024

€2,00 *Classedtori*



FTSE MIB +1,09% 33.845 DOW JONES -0,06% 39.308** NASDAQ +0,88% 18.188** DAX +1,16% 18.375 SPREAD 143 (-4) €/S 1,0758

GIORGETTI SPIANA LA STRADA AL TERZO POLO BANCARIO CON UNIPOL

Così si sposa Montepaschi

Il ministro: per Siena ci vuole un'operazione industriale con un partner italiano
La compagnia è favorita per entrare attraverso un'alleanza nella bancassicurazione

IL MATTONI TORNA A ESSERE UN AFFARE. PIÙ CAPITALI NAZIONALI NEGLI HOTEL

Gualtieri, Mapelli e Sevejarlo alle pagine 7, 18 e 19



NOZZE CON LUFTHANSA

Con il via libera dell'Antitrust Ue Ita decolla verso la Germania

Valente a pagina 2

MF BANKING AWARDS
LE ECCELLENZE DEL SETTORE BANCARIO

In vetrina il top delle banche in Italia

Bonoti e Carrello alle pagine 10 e 11

I CONTI DELLA STARTUP

La psicologia online di Unobravo spinge i ricavi a 77 milioni e triplica i profitti

Cappeni a pagina 13



SERIE A ENILIVE

INIZIA un Viaggio NUOVO

Da oggi Enilive è il nuovo Title Sponsor della Serie A.

MUOVE LA PASSIONE CHE CI UNISCE.

Ancisi (LpRa): Le disfatte nascoste del porto di Ravenna

"I dati definitivi dei porti italiani nel 2023, prodotti da **Assoporti** (Associazione delle Autorità portuali), mentre mostrano un lieve calo del traffico merci nazionale (-3,2%) a fronte di un alto tasso di crescita del traffico passeggeri (+16,3%) e crocieristico (+48,3%), documentano una serie di disfatte per il porto di Ravenna, che le istituzioni pubbliche tengono tuttavia nascoste. Diciamo subito che gli osannati 330.952 crocieristi del 2023 (+71,3% sul 2022) sono stati l'unico dato positivo per la nostra città, che appare tuttavia gonfiato, come la rana di Esopo di fronte al bue, constatando che rappresentano appena il 2,4% del dato nazionale, pari a 13 milioni e 357 mila. Il resto è notte fonda, a partire dalle rinfuse solide, su cui restiamo il primo porto italiano avendone però perso il 14,1%, cioè oltre 10 milioni di tonnellate, e proseguendo con le rinfuse liquide, in calo del 5,8%, cioè 4 milioni e mezzo di tonnellate in meno. Le sorti magnificate e progressiste del porto di Ravenna si concentrano però tutte sul traffico container, vero cor business del suo vagheggiato futuro. Se va male, il porto riaffonda dalla serie B alla C dei primordi, anziché promosso in A. Per raggiungere subito questo esaltante traguardo si è passati di corsa alla Fase 2 del progetto "Hub portuale di Ravenna", mentre è ancora indietro la Fase 1, che abbasserà i fondali dello scalo dai 10 metri storici a 12,5, il solo obiettivo condiviso all'unanimità dal Consiglio comunale. Fase 2 significa scavare invece il canale portuale fino a 14,5 metri, non solo nel Candiano, ma anche per 17 chilometri in mare, prima della sua imboccatura. Significa, soprattutto, spendere centinaia di milioni per costruire, nell'area Trattaroli Destra, su 360.000 metri quadrati di terreno vergine, un nuovo maxi terminal container con un chilometro di banchina, destinato, dichiaratamente, a "movimentare 500 mila unità di TEU" nel porto di Ravenna. 22 anni fa, quando la SAPIR, oligopolista pubblico del porto, costituì la società pubblico-privata TCR (Terminal Container Ravenna), l'obiettivo fu di raggiungere rapidamente i 300 mila TEU, quanti ne può contenere lo storico terminal della darsena San Vitale, di proprietà della stessa Sapir, che tuttavia ha continuato sempre a veleggiare molto al largo. Ma nel 2023, movimentandone appena 190.343, ne ha perso quasi 10 mila rispetto al 2022, suo massimo risultato. Si è arrivati a 216.981 contando anche il terminal container privato della Setramar. Si sta forse costruendo una cattedrale nel deserto? Non dicono di no i dati prodotti da Fedespedit (Federazione delle imprese di spedizione nazionali), e da Unctad (Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo), come appena esposti e commentati dal quotidiano on line Shipping Italy. Fedespedit, analizzando gli effetti della crisi di Suez nel primo trimestre 2024 sui container movimentati nei maggiori porti italiani, ne dimostra una buona crescita in Liguria e a Salerno, una leggera diminuzione a Napoli e qualche frana negli altri, ma addirittura



dei salassi nei porti adriatici di Trieste (-17,3%), Venezia (-12%) e Ravenna (-15,8%), che "sembrano aver pagato il prezzo più caro del baricentro delle rotte commerciali Asia-Europa" . Unctad, aggiornando al secondo semestre del 2024 l'indice sul grado di integrazione delle nazioni nella rete mondiale dei trasporti marittimi su container, rivela che esso appare stabile per l'Italia, ponendo però quello del porto di Ravenna in fondo alla graduatoria nazionale, 12° su 15, calato dell'11% rispetto al secondo semestre del 2023. Dati statistici di istituti prestigiosi. Non chiacchiere politiche, che si guardano bene, oltretutto, dal riferire che il porto di riferimento anche solo dell'Emilia-Romagna, cioè di casa nostra - altro che Asia-Europa, altro che "Ravenna: da porto dell'est a porto globale" - è quello di La Spezia, dove scalano navi da 20.000 TEU, che nel 2023 hanno composto il numero di 1.139.088."

Trieste Prima

Trieste

I portuali incrociano le braccia per il rinnovo del contratto di lavoro nazionale

Si sciopererà per le intere giornate e turni di lavoro fino al 5 luglio. Per le sigle sindacali "il negoziato per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei porti scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative delle lavoratrici e dei lavoratori" **TRIESTE** - I lavoratori e le lavoratrici del **porto** di **Trieste** scioperano per le intere giornate e turni di lavoro dal 2 al 5 luglio per il mancato rinnovo del loro contratto nazionale scaduto il 31 dicembre scorso. Lo comunicano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti di **Trieste**. "Malgrado lo stato di agitazione aperto l'11 marzo e lo sciopero del 5 aprile scorsi - così la nota congiunta delle sigle sindacali - il negoziato, per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei porti scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative delle lavoratrici e dei lavoratori. C'è l'assoluto bisogno di giungere al più presto al rinnovo del Ccnl dei porti, con un accordo che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle lavoratrici e dai lavoratori, oltre che gli ulteriori miglioramenti delle condizioni di lavoro, elevando gli standard di sicurezza". La nota prosegue prendendo di mira gli armatori: "I lavoratori e le lavoratrici dei porti italiani scioperano per difendere l'unitarietà del loro contratto nazionale messa in pericolo dalle ipotesi di riforma della legge 84/94 e dalle associazioni datoriali dei grandi gruppi armatoriali che, divenuti anche terminalisti, vedono con insofferenza la normativa e il contratto unico che difende il lavoro portuale. La vertenza per il rinnovo del contratto nazionale e questa importante mobilitazione devono inoltre essere l'occasione nel territorio per discutere come le importanti risorse investite nel **porto** non rimangano a vantaggio di pochi, ma siano occasione di redistribuzione di risorse nel territorio partendo dal lavoro, in tutte le sue articolazioni, garantito, di qualità, retribuito equamente e svolto nel pieno rispetto di tutte le norme sulla salute e sicurezza sul lavoro".



Si sciopererà per le intere giornate e turni di lavoro fino al 5 luglio. Per le sigle sindacali "il negoziato per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei porti scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative delle lavoratrici e dei lavoratori" TRIESTE - I lavoratori e le lavoratrici del porto di Trieste scioperano per le intere giornate e turni di lavoro dal 2 al 5 luglio per il mancato rinnovo del loro contratto nazionale scaduto il 31 dicembre scorso. Lo comunicano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti di Trieste. "Malgrado lo stato di agitazione aperto l'11 marzo e lo sciopero del 5 aprile scorsi - così la nota congiunta delle sigle sindacali - il negoziato, per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei porti scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative delle lavoratrici e dei lavoratori. C'è l'assoluto bisogno di giungere al più presto al rinnovo del Ccnl dei porti, con un accordo che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle lavoratrici e dai lavoratori, oltre che gli ulteriori miglioramenti delle condizioni di lavoro, elevando gli standard di sicurezza". La nota prosegue prendendo di mira gli armatori: "I lavoratori e le lavoratrici dei porti italiani scioperano per difendere l'unitarietà del loro contratto nazionale messa in pericolo dalle ipotesi di riforma della legge 84/94 e dalle associazioni datoriali dei grandi gruppi armatoriali che, divenuti anche terminalisti, vedono con insofferenza la normativa e il contratto unico che difende il lavoro portuale. La vertenza per il rinnovo del contratto nazionale e questa importante mobilitazione devono inoltre essere l'occasione nel territorio per discutere come le importanti risorse investite nel porto non rimangano a vantaggio

(Sito) Ansa**Genova, Voltri****Toti: Canavese, 'quando cose eclatanti sospetto siano illecite'**

'Ogni pratica di Spinelli doveva essere un sì' "Quando le cose che vedi sono eclatanti il sospetto è che ci siano degli illeciti". Lo ha detto al pm genovesi Rino Canavese, l'unico membro del board del **porto** di Genova a votare no alla trentennale proroga del terminal Rinfuse ad Aldo Spinelli. "Ogni pratica di Spinelli doveva essere un sì" ha detto il savonese ex presidente del **porto** di **Savona** prima della fusione. "L'unico a insistere su una rapida approvazione era Signorini" ha chiarito Canavese che in un'intercettazione diceva "Signorini si è bevuto il cervello" e "deve esserci qualcosa di strano sotto, non è normale". "Quando interloquiamo con lui su altre pratiche era disinteressato, quando si parlava di Spinelli era interessatissimo e non facevi in tempo ad affrontarle che erano già approvate". Canavese ha detto di non sapere niente dei viaggi a Montecarlo dell'ex presidente del **porto** di Genova: "Abito a **Savona** e non ascolto 'radio banchina' - ha chiarito in riferimento alle voci che circolavano in **porto** a Genova - ma poi ho saputo invece che da tempo si parlava delle utilità ricevute e dell'assidua frequentazione". Per Canavese rispetto al terminal Rinfuse "sarebbe stato più logico procedere con il rilascio di una licenza di 4 anni, rinnovabile in attesa di capire l'evoluzione del piano regolatore portuale. Lo strumento della licenza avrebbe consentito all'adsp (Autorità portuale) di avere in casa un bene, al contrario della concessione". Canavese aveva studiato il piano industriale presentato da Spinelli per ottenere la proroga: "Era inverosimile che si potesse fare un investimento di 70 milioni per le rinfuse visto che il sito è già attrezzato, mentre quell'investimento era compatibile in vista di un terminal container" e "sapevamo che con la costruzione della diga lì le rinfuse non ci sarebbero più state. Era uno specchietto per le allodole".



Genova Today

Genova, Voltri

Inchiesta corruzione: Bucci non è indagato, ma si valuta l'abuso d'ufficio

I pm potrebbero ipotizzare nei confronti del sindaco il reato di abuso d'ufficio (ma dovranno dimostrare che agiva per favorire Aldo Spinelli) oppure valutare che si tratti di un illecito amministrativo. Il sindaco Marco Bucci al momento "non è indagato" dai pm genovesi nell'ambito dell'inchiesta sulla corruzione che ha portato il 7 maggio all'arresto di Paolo Signorini, Giovanni Toti, Aldo Spinelli e Matteo Cozzani. Come scrive l'Ansa, lo conferma il procuratore di Genova Nicola Piacente. Ma i pm alla luce in particolare delle dichiarazioni della dirigente del porto Lucia Tringali, stanno svolgendo ulteriori approfondimenti sulla pratica Calata Concenter, che venne approvata dal comitato di gestione del porto il 19 luglio 2022 con successivo decreto del commissario alla ricostruzione Marco Bucci del 12 agosto. Tringali nell'interrogatorio ha confermato le pressioni da parte di Signorini e di Bucci per velocizzare la pratica portando avanti un iter anomalo ma ha anche detto che l'ex presidente dell'**autorità portuale** e il commissario per aggirare il problema dei "termini scaduti" per l'aggiornamento del piano straordinario hanno individuato un "dies a quo diverso", cioè avrebbero chiesto di postdatare il piano degli interventi per farci rientrare anche calata Concenter. Secondo quanto trapela, se i documenti confermeranno la postdatazione i pm potrebbero ipotizzare nei confronti del sindaco il reato di abuso d'ufficio (ma dovranno dimostrare che agiva per favorire Aldo Spinelli) oppure valutare che si tratti di un illecito amministrativo, con contestuale invio degli atti alla Corte dei conti per valutare un eventuale danno erariale.



Informatore Navale

Genova, Voltri

GNV IMPLEMENTA IL LIVELLO DI DIGITALIZZAZIONE A BORDO CON IL NUOVO SOFTWARE SMARTLOG

Il software punta a ottimizzare i processi legati alle operazioni nautiche, oltre a digitalizzare la reportistica e il monitoraggio continuativo dell'operatività delle navi. L'investimento per l'installazione e il funzionamento del nuovo sistema entro luglio riguarderà tutte e 25 le navi della flotta **Genova**, 03 luglio 2024 - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, è la prima Compagnia italiana di navi ro-ro pax a utilizzare un software in grado di assicurare un alto livello di digitalizzazione a bordo delle proprie navi: Smartlog, un prodotto custom sviluppato ad hoc per la Compagnia all'interno della piattaforma FleetXplorer di SIRM, una delle aziende leader nell'ambito delle soluzioni per le Telecomunicazioni Navigazione Safety/Security GMDSS e nelle soluzioni evolute di Information Technology. Il software nasce dall'esigenza di ottimizzare i processi e le checklist legate alle operazioni nautiche digitalizzando la reportistica e il monitoraggio continuativo dell'operatività delle navi grazie a una piattaforma online a cui è possibile accedere in qualsiasi momento, da terra e a bordo. Il sistema è infatti connesso alla strumentazione di bordo e archivia tutto lo storico dei viaggi consentendo, attraverso dei report di partenza e di arrivo, il monitoraggio previsto dalla normativa MRV UE 2015/757. Inoltre, Smartlog è di supporto a specifiche funzionalità per la corretta riuscita delle operazioni nautiche e, grazie alla connessione e allo scambio continuo di informazioni con il Maritime Support Centre di GNV, permette di tracciare le operazioni a bordo 24/7 e intervenire in modo rapido ed efficace nel caso di emergenze. Il sistema funziona anche in modalità «offline» qualora la nave non avesse connettività, e provvede a sincronizzare automaticamente i dati una volta ripristinata la connessione. L'investimento per l'installazione e il funzionamento del nuovo sistema digitale comprende lo sviluppo del software custom oltre all'installazione dell'infrastruttura composta da data collector, che invia i principali dati di navigazione al server della nave ogni 30 secondi, router wi-fi sui ponti di comando, che consente l'accesso alla rete intranet e il collegamento al server, e la dotazione di tablet per l'uso esclusivo del software a bordo delle navi che garantiscono all'ufficiale di guardia di compilare checklist e registrazioni inerenti alla navigazione direttamente dalla consolle di comando. "Con l'adozione di questo software, che al momento è stato installato a bordo di otto navi ma entro luglio sarà operativo su tutta la flotta gestita, GNV ha anticipato i tempi e gli altri operatori italiani digitalizzando i processi interni in anticipo rispetto alla bandiera Italiana - una delle poche a non adottare ancora un e-log digitale." Ha dichiarato Paolo Astarita, Chief Nautical Operations Officer & Head of Maritime Support Centre di GNV. "Siamo molto orgogliosi di essere il primo operatore italiano a fare un passo concreto in questa direzione. Siamo fermamente convinti che questo possa non solo essere un punto di forza nell'ottimizzazione dell'operatività,



Il software punta a ottimizzare i processi legati alle operazioni nautiche, oltre a digitalizzare la reportistica e il monitoraggio continuativo dell'operatività delle navi. L'investimento per l'installazione e il funzionamento del nuovo sistema entro luglio riguarderà tutte e 25 le navi della flotta Genova, 03 luglio 2024 - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, è la prima Compagnia italiana di navi ro-ro pax a utilizzare un software in grado di assicurare un alto livello di digitalizzazione a bordo delle proprie navi: Smartlog, un prodotto custom sviluppato ad hoc per la Compagnia all'interno della piattaforma FleetXplorer di SIRM, una delle aziende leader nell'ambito delle soluzioni per le Telecomunicazioni Navigazione Safety/Security GMDSS e nelle soluzioni evolute di Information Technology. Il software nasce dall'esigenza di ottimizzare i processi e le checklist legate alle operazioni nautiche digitalizzando la reportistica e il monitoraggio continuativo dell'operatività delle navi grazie a una piattaforma online a cui è possibile accedere in qualsiasi momento, da terra e a bordo. Il sistema è infatti connesso alla strumentazione di bordo e archivia tutto lo storico dei viaggi consentendo, attraverso dei report di partenza e di arrivo, il monitoraggio previsto dalla normativa MRV UE 2015/757. Inoltre, Smartlog è di supporto a specifiche funzionalità per la corretta riuscita delle operazioni nautiche e, grazie alla connessione e allo scambio continuo di informazioni con il Maritime Support Centre di GNV, permette di tracciare le operazioni a bordo 24/7 e intervenire in modo rapido ed efficace nel caso di emergenze. Il sistema funziona anche in modalità «offline» qualora la nave non avesse connettività, e provvede a sincronizzare automaticamente i dati una volta ripristinata la connessione. L'investimento per l'installazione e il funzionamento del nuovo sistema digitale comprende lo sviluppo del software custom oltre all'installazione dell'infrastruttura composta da data collector, che

Informatore Navale

Genova, Voltri

ma anche un importante fattore di attrattività per le giovani generazioni ed elemento di stimolo a scegliere la nostra Compagnia rispetto ai competitor.".

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

"Economia del Mare", a Genova la due giorni dedicata all'industria marittima

Operatori del settore ed esponenti delle istituzioni si confronteranno nel corso degli eventi in programma all'Acquario e sulla nave "Costa Smeralda" Giovedì 4 all'Acquario di **Genova** e venerdì 5 luglio sulla nave Costa Smeralda sempre nel **porto** di **Genova** si terrà la terza edizione dell'evento "Economia del Mare", dedicato all'industria marittima. Il convegno, organizzato dal Sole 24 Ore, potrà essere seguito in L'evento si struttura in due giornate: il pomeriggio del 4 luglio dalle 17.30 alle 19, 30 nella suggestiva sede dell'Acquario di **Genova** si discuterà di turismo crocieristico, asset vincente dell'economia del nostro Paese con i suoi 13 milioni di passeggeri approdati nei porti italiani nel 2023 e con prospettive di ulteriore crescita quest'anno; di nautica da diporto, anch'essa reduce da un anno record per fatturato, export e occupati; della formazione delle nuove professionalità per mantenere il trend positivo. È rivolto al mercato b2c. Molti i relatori tra i quali: Il sindaco Marco Bucci; Piero Pellizzari, direttore marittimo della Liguria e Comandante del **Porto** di **Genova**; Marina Stella, direttore generale Confindustria Nautica; Alessandra Bianchi, assessore agli Impianti ed Attività sportive, Turismo - Comune di **Genova**; Roberto Perocchio, presidente Assomarinas; Annamaria La Civita, direttore generale Assonave, e molti altri (sotto programma). Al termine relatori, partner e pubblico avranno un momento dedicato di Business Networking durante un cocktail tra i padiglioni di questo museo vivente del mare. La mattina del 5 luglio dalle 10 sulla nave Costa Smeralda, ancorata nel **porto** di **Genova**, l'evento "Economia del Mare" è rivolto al mercato b2b per esaminare la situazione della nostra filiera marittima all'interno dell'attuale difficile contesto geopolitico, a partire dall'instabilità mediorientale con la crisi del Mar Rosso, ponendo particolare attenzione alla logistica delle merci. Si discuterà, inoltre, dell'impatto della tassazione europea ETS e la necessità di sburocratizzare il Codice della Navigazione. Fra i relatori: Edoardo Rixi, vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Alessandro Piana, presidente ad interim Regione Liguria, Umberto Rizzo, presidente Confindustria **Genova**; Giuseppe Berutti Bergotto, ammiraglio di squadra, sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare, Luigi Giardino, ammiraglio ispettore capo (CP) Aus. Rich., capo del reparto Sicurezza della Navigazione del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di **porto** - Guardia Costiera, Beniamino Maltese, presidente **Genova** Trasporti Marittimi, Silvia Migliorini, direttrice Federchimica-Assogasliquidi, Elio Ruggeri, presidente Assocostieri, Nicola Carlone, ammiraglio ispettore capo, comandante generale Corpo Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera. Luigi Merlo, presidente Federlogistica. Alla fine del convegno segue un momento dedicato al Business Networking con un light lunch. Condividi Tag convegni economia Articoli correlati.



Operatori del settore ed esponenti delle istituzioni si confronteranno nel corso degli eventi in programma all'Acquario e sulla nave "Costa Smeralda" Giovedì 4 all'Acquario di Genova e venerdì 5 luglio sulla nave Costa Smeralda sempre nel porto di Genova si terrà la terza edizione dell'evento "Economia del Mare", dedicato all'industria marittima. Il convegno, organizzato dal Sole 24 Ore, potrà essere seguito in L'evento si struttura in due giornate: il pomeriggio del 4 luglio dalle 17.30 alle 19, 30 nella suggestiva sede dell'Acquario di Genova si discuterà di turismo crocieristico, asset vincente dell'economia del nostro Paese con i suoi 13 milioni di passeggeri approdati nei porti italiani nel 2023 e con prospettive di ulteriore crescita quest'anno; di nautica da diporto, anch'essa reduce da un anno record per fatturato, export e occupati; della formazione delle nuove professionalità per mantenere il trend positivo. È rivolto al mercato b2c. Molti i relatori tra i quali: Il sindaco Marco Bucci; Piero Pellizzari, direttore marittimo della Liguria e Comandante del Porto di Genova; Marina Stella, direttore generale Confindustria Nautica; Alessandra Bianchi, assessore agli Impianti ed Attività sportive, Turismo - Comune di Genova; Roberto Perocchio, presidente Assomarinas; Annamaria La Civita, direttore generale Assonave, e molti altri (sotto programma). Al termine relatori, partner e pubblico avranno un momento dedicato di Business Networking durante un cocktail tra i padiglioni di questo museo vivente del mare. La mattina del 5 luglio dalle 10 sulla nave Costa Smeralda, ancorata nel porto di Genova, l'evento "Economia del Mare" è rivolto al mercato b2b per esaminare la situazione della nostra filiera marittima all'interno dell'attuale difficile contesto geopolitico, a partire dall'instabilità mediorientale con la crisi del Mar Rosso, ponendo particolare attenzione alla logistica delle merci. Si discuterà, inoltre, dell'impatto della tassazione europea ETS e la necessità di sburocratizzare il Codice della Navigazione. Fra i relatori: Edoardo

Inchiesta Toti, ai raggi x le pressioni del sindaco Bucci

Secondo a teste Tringali il primo cittadino avrebbe cercato di mettere in atto una procedura anomala per il tombamento di calata Concenter: semplice irregolarità amministrativa o il reato di abuso di ufficio? GENOVA - Il sindaco di Genova Bucci nella veste di Commissario straordinario per la nuova diga foranea chiese di mettere in atto "una procedura del tutto anomala rispetto all'iter ordinario" in occasione dei lavori di Calata Concenter. Lo farebbe pensare la testimonianza di Lucia Tringali, responsabile Anticorruzione dell'**Autorità** portuale. Tringali è stata interrogata il 5 giugno dai pm genovesi che indagano sulla maxi inchiesta corruzione che ha portato in carcere l'allora presidente del porto Paolo Emilio Signorini, mentre il governatore Giovanni Toti e il terminalista Aldo Spinelli sono finiti agli arresti domiciliari. Bucci non è formalmente indagato, il suo nome compare però molte volte nelle carte del procedimento. Come in occasione della questione di Calata Concenter. Lo specchio d'acqua sotto la Lanterna doveva essere tombato per seguire il progetto di una banchina unica lunga al posto di quelle a pettine, pensata per il passaggio delle grandi navi una volta realizzata la diga. L'area interessava a Spinelli che, per i pm, ottenne il tombamento della Calata corrompendo Toti e Signorini. I lavori vennero approvati il 29 luglio 2022 dal Comitato di gestione del porto, finanziati con 25 milioni provenienti dal decreto Genova, pensato per risollevarla la città dopo il crollo del ponte Morandi. Lavori classificati come "investimenti urgenti", su cui Tringali intercettata aveva espresso dubbi e perplessità: "Perché Concenter? A chi interessa? Al Commissario?". Tringali era infastidita e preoccupata dalla richiesta di aggiornamento del piano straordinario con l'inserimento del tombamento, perché i termini erano scaduti e il bilancio non era ancora stato approvato, dunque quei soldi non erano formalmente a disposizione. Signorini e Bucci, a detta di Tringali, l'avrebbero costretta a prendere atto di una procedura fatta non in conformità delle regole. Con il sindaco che, sempre secondo la dirigente, avrebbe fatto pressioni per il riempimento della calata, utilizzando i detriti provenienti dagli scavi dei lavori del Waterfront o del tunnel subportuale. Fra le possibilità quella che al sindaco Bucci venga addebitata un illecito amministrativo e per questo segnalato alla corte dei conti, o, che possa essere iscritto sul registro degli indagati per abuso di ufficio, esclusa invece l'ipotesi più grave di corruzione perchè le indagini hanno chiarito che Bucci ha più volte fatto pressioni per sveltire i lavori, come è plausibile faccia un sindaco per il bene della città, ma non risulta averlo mai fatto per favorire Spinelli o un altro soggetto, o tantomeno, l'ipotesi che ha fatto finire nei guai Toti e Signorini, ha mai ottenuto benefici economici o materiali.



Secondo a teste Tringali il primo cittadino avrebbe cercato di mettere in atto una procedura anomala per il tombamento di calata Concenter: semplice irregolarità amministrativa o il reato di abuso di ufficio? GENOVA - Il sindaco di Genova Bucci nella veste di Commissario straordinario per la nuova diga foranea chiese di mettere in atto "una procedura del tutto anomala rispetto all'iter ordinario" in occasione dei lavori di Calata Concenter. Lo farebbe pensare la testimonianza di Lucia Tringali, responsabile Anticorruzione dell'Autorità portuale. Tringali è stata interrogata il 5 giugno dai pm genovesi che indagano sulla maxi inchiesta corruzione che ha portato in carcere l'allora presidente del porto Paolo Emilio Signorini, mentre il governatore Giovanni Toti e il terminalista Aldo Spinelli sono finiti agli arresti domiciliari. Bucci non è formalmente indagato, il suo nome compare però molte volte nelle carte del procedimento. Come in occasione della questione di Calata Concenter. Lo specchio d'acqua sotto la Lanterna doveva essere tombato per seguire il progetto di una banchina unica lunga al posto di quelle a pettine, pensata per il passaggio delle grandi navi una volta realizzata la diga. L'area interessava a Spinelli che, per i pm, ottenne il tombamento della Calata corrompendo Toti e Signorini. I lavori vennero approvati il 29 luglio 2022 dal Comitato di gestione del porto, finanziati con 25 milioni provenienti dal decreto Genova, pensato per risollevarla la città dopo il crollo del ponte Morandi. Lavori classificati come "investimenti urgenti", su cui Tringali intercettata aveva espresso dubbi e perplessità: "Perché Concenter? A chi interessa? Al Commissario?". Tringali era infastidita e preoccupata dalla richiesta di aggiornamento del piano straordinario con l'inserimento del tombamento, perché i termini erano scaduti e il

Inchiesta, Canavese "Signorini sotto dettatura. Spinelli otteneva tutto"

Le parole del membro del comitato di gestione portuale, nel verbale della testimonianza davanti ai pm Sera del 14 maggio. Una settimana dopo le misure cautelari in regione e nel porto di Genova, in procura arriva Rino Canavese, membro del comitato di gestione del porto Unico ad aver votato contro il rinnovo della concessione del Terminal Rinfuse a favore di Aldo Spinelli. Un atto che, secondo l'accusa, sarebbe stato al centro di un accordo tra lo stesso Spinelli, Giovanni Toti e l'ex presidente del porto Paolo Emilio Signorini. Negli uffici dei pm Canavese viene ascoltato per quattro ore. Dal verbale dell'interrogatorio emergono giudizi duri. Come quando risponde alla 46esima delle 63 domande: "Signorini parlava sotto dettatura. Spinelli otteneva tutto". In porto "si voleva favorire Spinelli sostenendo che era un terminalista 'buono' che dava tanto lavoro". E ancora "quando vedi cose eclatanti, il sospetto è che ci siano degli illeciti. Ogni pratica di Spinelli doveva essere un 'sì'". Il comportamento di Signorini è definito "surreale" da Canavese: "Su altre pratiche si percepiva il suo disinteresse. quando si parlava di Spinelli, era interessatissimo. non facevi in tempo ad affrontarle che erano già approvate".

Canavese nella sua testimonianza ripercorre le discussioni nel comitato sul rinnovo della concessione per le rinfuse. Da settembre 2021. La richiesta di Spinelli era per quarant'anni. "Tutti restammo meravigliati - ricorda Canavese - per il tempo eccessivo e perchè c'era la prospettiva di un terminal contenitori che avrebbe sostituito le rinfuse". L'autorità portuale, prosegue, "non faceva il proprio interesse". E ancora: "L'ipotesi di un investimento da 70 milioni nell'area, che avrebbe spiegato una concessione lunga, era inverosimile per le rinfuse, visto che il sito era già attrezzato, uno specchietto per le allodole". Poi, più avanti: "Avevo capito che Spinelli aveva intenzione di vendere o fare entrare un nuovo socio. Ottenendo la concessione avrebbe venduto a un prezzo superiore". Canavese non parla di pressioni dirette da parte degli indagati. Ma ricorda come Signorini avesse detto agli altri due membri del board, Paolo Carozzi e Andrea Lamattina: "Voi siete stati nominati da Toti e Bucci e dovete fare quello che dicono".



Le parole del membro del comitato di gestione portuale, nel verbale della testimonianza davanti ai pm Sera del 14 maggio. Una settimana dopo le misure cautelari in regione e nel porto di Genova, in procura arriva Rino Canavese, membro del comitato di gestione del porto Unico ad aver votato contro il rinnovo della concessione del Terminal Rinfuse a favore di Aldo Spinelli. Un atto che, secondo l'accusa, sarebbe stato al centro di un accordo tra lo stesso Spinelli, Giovanni Toti e l'ex presidente del porto Paolo Emilio Signorini. Negli uffici dei pm Canavese viene ascoltato per quattro ore. Dal verbale dell'interrogatorio emergono giudizi duri. Come quando risponde alla 46esima delle 63 domande: "Signorini parlava sotto dettatura. Spinelli otteneva tutto". In porto "si voleva favorire Spinelli sostenendo che era un terminalista 'buono' che dava tanto lavoro". E ancora "quando vedi cose eclatanti, il sospetto è che ci siano degli illeciti. Ogni pratica di Spinelli doveva essere un 'sì'". Il comportamento di Signorini è definito "surreale" da Canavese: "Su altre pratiche si percepiva il suo disinteresse. quando si parlava di Spinelli, era interessatissimo. non facevi in tempo ad affrontarle che erano già approvate". Canavese nella sua testimonianza ripercorre le discussioni nel comitato sul rinnovo della concessione per le rinfuse. Da settembre 2021. La richiesta di Spinelli era per quarant'anni. "Tutti restammo meravigliati - ricorda Canavese - per il tempo eccessivo e perchè c'era la prospettiva di un terminal contenitori che avrebbe sostituito le rinfuse". L'autorità portuale, prosegue, "non faceva il proprio interesse". E ancora: "L'ipotesi di un investimento da 70 milioni nell'area, che avrebbe spiegato una concessione lunga, era inverosimile per le rinfuse, visto che il sito era già attrezzato, uno specchietto per le allodole". Poi, più avanti: "Avevo capito che Spinelli aveva intenzione di vendere o fare entrare un nuovo socio. Ottenendo la concessione avrebbe venduto a un prezzo superiore". Canavese non parla di

Rai News

Genova, Voltri

Toti, Procura: "Bucci non è indagato"

I pm stanno svolgendo tuttavia ulteriori approfondimenti Il sindaco di **Genova**, Marco Bucci, al momento, non è indagato nell'ambito dell'inchiesta per corruzione che il 7 maggio scorso ha portato all'arresto del Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Lo conferma il procuratore di **Genova** Nicola Piacente. I pm stanno svolgendo tuttavia ulteriori approfondimenti sulla pratica Calata Concener, che viene approvata dal comitato di gestione del **porto** di **Genova** nel luglio del 2022. Il decreto venne firmato da Bucci, allora commissario alla ricostruzione nell'agosto 2022.



Sciopero nazionale dei porti, Genova si ferma il 4 e 5

03 Luglio 2024 Redazione Astensione dal lavoro di 48 ore a sostegno del rinnovo del contratto **Genova** - Lo sciopero nazionale dei porti previsto il 4 e 5 luglio per il mancato rinnovo del contratto dei portuali coinvolgerà anche lo scalo di **Genova**. In un attivo unitario con tutti i lavoratori, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno definito le modalità dello stop che partirà dalla mezzanotte di oggi: a **Genova** verranno presidiati i varchi portuali a partire dalle 4 del mattino del 4 luglio (Psa G.P; Varco di Ponente; Ponte Etiopia; Varco San Benigno/Albertazzi/Passo nuovo). Nella giornata di venerdì 5 luglio, con orario da definire, sarà indetta un'assemblea generale di tutti i lavoratori portuali a Ponte Etiopia per informare lavoratori e cittadini sullo stato della trattativa in corso, spiegano le organizzazioni sindacali. Uno sciopero a sostegno della trattativa per il rinnovo del contratto nazionale dei porti scaduto a dicembre. "Secondo le organizzazioni sindacali la proposta delle controparti è ancora insufficiente dal punto di vista economico: la perdita del potere di acquisto dei salari deve essere necessariamente recuperata. Il rinnovo del Ccnl è importante non solo per la parte economica ma anche per il ruolo centrale che occupa il contratto per la salvaguardia del sistema di lavoro portuale e la difesa della dignità dei lavoratori", scrivono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Porto Petroli e i depositi costieri portuali devono pagare il contributo Art

Porti Ribaltata la sentenza del Tar: per la debenza basta la titolarità di una concessione demaniale. Ma per il Consiglio di Stato la società genovese è pure terminalista a tutti gli effetti e quindi soggetta di REDAZIONE SHIPPING ITALY L'illusione di poter sfuggire al pagamento del contributo annuale all'Autorità di regolazione dei trasporti per le imprese di gestione di depositi costieri in aree portuali è durata poco più di un anno. Chiudendo un contenzioso fra la genovese **Porto** Petroli (controllata da Eni) e il garante con sede a Torino, infatti, il Consiglio di Stato ha definitivamente chiarito il busillis, ribaltando quanto stabilito dal Tar nell'ottobre 2022 e sentenziando che i gestori di depositi costieri debbono pagare il contributo ad Art. "Difatti, i depositi petroliferi, ove ubicati in ambito portuale, resterebbero soggetti all'atto di regolazione di cui alla citata delibera Art n. 57/2018, in virtù del solo atto di concessione demaniale, senza necessità del titolo autorizzatorio per l'esercizio di operazioni e servizi portuali" hanno scritto i giudici di Palazzo Spada: "Il giudice di prime cure avrebbe, infine, errato a ritenere che il contributo non sarebbe dovuto dalle imprese che svolgono attività accessorie al settore dei trasporti, tenuto conto che, ai sensi dell'art. 37, comma 1, del D.L. n. 201/2011, l'Art "è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori". Nel caso di specie, pacifico che i terminalisti portuali debbano pagare il contributo ad Art, il contenzioso riguardava "la riconducibilità dell'attività della **Porto** Petroli di **Genova** a quelle di un terminalista portuale". Il Consiglio di Stato ha valutato in senso affermativo anche sulla base di un'istanza di proroga risalente ad alcuni anni fa presentata da **Porto** Petroli all'Autorità portuale genovese, in cui la società si definiva "titolare nell'ambito del **porto** di **Genova** di concessione demaniale", specificando di gestire "dal 1986 il terminale petrolifero di **Genova** per lo sbarco, l'imbarco e il trasferimento di prodotti petroliferi (greggio, prodotti bianchi e prodotti neri) e chimici trasportati da navi di varia portata". Nelle memorie difensive **Porto** Petroli obiettava "che le attività di imbarco e sbarco dei prodotti sarebbe effettuata da soggetti terzi, ma l'obiezione, che, peraltro, contraddice quanto spontaneamente dichiarato nell'istanza di rinnovo della concessione demaniale, è rimasta totalmente sfornita di prova". A sostegno di ciò il Consiglio di Stato ha menzionato un'ordinanza dell'Adsp in cui si evidenziava come la concessione fosse rilasciata "allo scopo di esercitare l'intero ciclo operativo (sbarco, imbarco e trasbordo, deposito e, in generale, movimentazione) dei prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici e le relative attività comuni ed accessorie e la raccolta delle acque di zavorra di lavaggio e degli slops. Ai fini di causa, inoltre, non rileva che l'appellata gestisca un deposito petrolifero, posto che ciò che conta, è che, unitamente alla gestione di quest'ultimo,



Porti Ribaltata la sentenza del Tar: per la debenza basta la titolarità di una concessione demaniale. Ma per il Consiglio di Stato la società genovese è pure terminalista a tutti gli effetti e quindi soggetta di REDAZIONE SHIPPING ITALY L'illusione di poter sfuggire al pagamento del contributo annuale all'Autorità di regolazione dei trasporti per le imprese di gestione di depositi costieri in aree portuali è durata poco più di un anno. Chiudendo un contenzioso fra la genovese Porto Petroli (controllata da Eni) e il garante con sede a Torino, infatti, il Consiglio di Stato ha definitivamente chiarito il busillis, ribaltando quanto stabilito dal Tar nell'ottobre 2022 e sentenziando che i gestori di depositi costieri debbono pagare il contributo ad Art. "Difatti, i depositi petroliferi, ove ubicati in ambito portuale, resterebbero soggetti all'atto di regolazione di cui alla citata delibera Art n. 57/2018, in virtù del solo atto di concessione demaniale, senza necessità del titolo autorizzatorio per l'esercizio di operazioni e servizi portuali" hanno scritto i giudici di Palazzo Spada: "Il giudice di prime cure avrebbe, infine, errato a ritenere che il contributo non sarebbe dovuto dalle imprese che svolgono attività accessorie al settore dei trasporti, tenuto conto che, ai sensi dell'art. 37, comma 1, del D.L. n. 201/2011, l'Art "è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori". Nel caso di specie, pacifico che i terminalisti portuali debbano pagare il contributo ad Art, il contenzioso riguardava "la riconducibilità dell'attività della Porto Petroli di Genova a quelle di un terminalista portuale". Il Consiglio di Stato ha valutato in senso affermativo anche sulla base di un'istanza di proroga risalente ad alcuni anni fa presentata da Porto Petroli all'Autorità portuale genovese, in cui la società si definiva "titolare nell'ambito del porto di Genova di concessione demaniale", specificando di gestire "dal 1986 il terminale petrolifero di Genova per lo sbarco, l'imbarco e il trasferimento di prodotti

Shipping Italy

Genova, Voltri

essa esercita anche ulteriori attività, quali quelle sopra descritte, che, in quanto proprie di un terminalista portuale, costituiscono il presupposto per l'insorgenza dell'obbligo di contribuzione nei confronti dell'Art". Irrilevante infine che **Porto** petroli sia soggetta anche ai poteri regolatori dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (Arera), "atteso che questi, in ogni caso, riguarderebbero ambiti differenti da quelli sottoposti alla regolazione dell'Art, non risultando contrario ad alcuna norma o principio che più Autorità possano concorrere, ciascuna per quanto di propria pertinenza, a regolare attività idonee a interferire nei settori di rispettiva competenza". A.M.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Caso Rinfuse, depotenziata la clausola anti-trame. "I membri del Comitato portuale tenuti all'oscuro"

Una postilla della concessione doveva garantire l'Authority da manovre sospette, ma fu ritoccata dopo la delibera dell'ente **Genova** - La clausola che doveva salvaguardare l'Autorità portuale da manovre-speculative su una delle concessioni ritenute più strategiche fu ritoccata dopo la delibera dell'ente che assegnava la licenza ad Aldo Spinelli. E la modifica andò in un senso che «depotenziava» l'efficacia della postilla inserita in precedenza. È uno degli elementi emersi dopo l'audizione di Andrea La Mattina, avvocato e membro del board portuale per conto della Regione Liguria. La Mattina nel 2021 era contrario al rinnovo trentennale della licenza per gestire il Terminal Rinfuse a Spinelli, e subì pressioni dal governatore Giovanni Toti affinché cambiasse idea. «Toti - ha riferito La Mattina ai pm - a me diceva che quell'assegnazione era strategica, ma dalle intercettazioni ho scoperto che la riteneva una follia». Il nodo è la destinazione d'uso dell'area. Il Rinfuse nasce per la movimentazione di merci non stoccate in container, ma l'obiettivo di Spinelli era quello di trasformarlo invece in un molo contenitori, anche in prospettiva della costruzione della nuova diga foranea, che avrebbe permesso l'ingresso di navi più grandi. In molti pensavano che difficilmente il Terminal Rinfuse sarebbe rimasto tale per decenni, perciò si questionava molto sulla durata della concessione da affidare a Spinelli. Alla fine furono concessi i trent'anni chiesti dal terminalista, che secondo la Procura pagò tangenti a Toti e all'allora presidente del porto Paolo Emilio Signorini affinché lo spalleggiasse nell'iter. Nel via libera del Comitato portuale compariva una clausola che rendeva possibile la revoca se, appunto, la destinazione d'uso si fosse modificata in corso d'opera (lo prevede peraltro già il codice della navigazione). Il problema è che questa salvaguardia fu molto attenuata nell'atto materiale di concessione, diverso dalla delibera collegiale dell'ente. Fu infatti inserita una postilla - contenente la frase «resta naturalmente ferma...» - che apriva alla possibilità di mantenere la licenza pure cambiando utilizzo e connotati delle banchine, purché fosse ricalibrato il piano industriale. Di quel ritocco gli investigatori hanno chiesto conto come premesso a La Mattina e poi agli altri membri del comitato di gestione del porto. Tutti hanno risposto che non ne sapevano nulla, poiché la concessione materiale è un atto che non passa attraverso il board. La Mattina ha inoltre definito quell'aggiornamento una cosa «che non ho mai visto, neppure in altre concessioni». E ha aggiunto che si tratta di una «clausola ambigua», da cui sembra evincersi «una limitazione dell'operatività della revoca» della concessione in caso di cambio della destinazione d'uso della superficie. «Qualora ci fosse stata sottoposta - ha aggiunto - mi sarei opposto o quantomeno avrei chiesto più tempo per esaminarla, poiché sembra sottrarre il concessionario alla revoca». E quella clausola a mio avviso doveva essere mostrata al comitato di gestione, perché fa riferimento a significativi mutamenti degli assetti



Una postilla della concessione doveva garantire l'Authority da manovre sospette, ma fu ritoccata dopo la delibera dell'ente Genova - La clausola che doveva salvaguardare l'Autorità portuale da manovre-speculative su una delle concessioni ritenute più strategiche fu ritoccata dopo la delibera dell'ente che assegnava la licenza ad Aldo Spinelli. E la modifica andò in un senso che «depotenziava» l'efficacia della postilla inserita in precedenza. È uno degli elementi emersi dopo l'audizione di Andrea La Mattina, avvocato e membro del board portuale per conto della Regione Liguria. La Mattina nel 2021 era contrario al rinnovo trentennale della licenza per gestire il Terminal Rinfuse a Spinelli, e subì pressioni dal governatore Giovanni Toti affinché cambiasse idea. «Toti - ha riferito La Mattina ai pm - a me diceva che quell'assegnazione era strategica, ma dalle intercettazioni ho scoperto che la riteneva una follia». Il nodo è la destinazione d'uso dell'area. Il Rinfuse nasce per la movimentazione di merci non stoccate in container, ma l'obiettivo di Spinelli era quello di trasformarlo invece in un molo contenitori, anche in prospettiva della costruzione della nuova diga foranea, che avrebbe permesso l'ingresso di navi più grandi. In molti pensavano che difficilmente il Terminal Rinfuse sarebbe rimasto tale per decenni, perciò si questionava molto sulla durata della concessione da affidare a Spinelli. Alla fine furono concessi i trent'anni chiesti dal terminalista, che secondo la Procura pagò tangenti a Toti e all'allora presidente del porto Paolo Emilio Signorini affinché lo spalleggiasse nell'iter. Nel via libera del Comitato portuale compariva una clausola che rendeva possibile la revoca se, appunto, la destinazione d'uso si fosse modificata in corso d'opera (lo prevede peraltro già il codice della navigazione). Il problema è che questa salvaguardia fu molto attenuata nell'atto materiale di concessione, diverso dalla delibera collegiale dell'ente. Fu infatti inserita una postilla - contenente la frase «resta naturalmente

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

portuali». Secondo gli i magistrati la postilla fu fatta aggiungere nel contratto da Aldo Spinelli , che attraverso il numero uno dello scalo Signorini voleva ottenere una concessione tombale, in modo da poter poi trasformare il Terminal Rinfuse in container con la realizzazione della nuova diga.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

L'ad: "Il nucleare è un tema politico, prima che industriale"

Roma - Per Soren Toft, amministratore delegato del gruppo Msc, il discorso deve essere «pratico». Inutile disperdere risorse in mille rivoli e tecnologie. Per rendere sostenibile il settore della navigazione bisogna investire su quello che è disponibile oggi, e cioè il gas naturale liquefatto, e il bioGnl in quantità crescenti. Un punto di vista in linea con quello di Eni, ieri rappresentata al Meeting di Assarmatori da Giuseppe Ricci, responsabile Energy Evolution del gruppo - e ripresa non a caso dallo stesso presidente di Assarmatori Stefano Messina. Quindi niente suggestioni su carburanti alternativi, come il nucleare? «Vede, prima che un tema industriale, il nucleare è un tema molto politico, e quindi prima di parlare di politica noi abbiamo il profilo pratico quello che possiamo utilizzare oggi. Inoltre è anche complesso pensare di avere una struttura nucleare su ogni singola nave, ma sappiamo tutti che è una tecnica praticabile, anche se vanno migliorati ancora gli standard di sicurezza. Oggi abbiamo parlato di gas naturale liquefatto perché è la cosa disponibile in questo momento. Certo non dobbiamo escludere niente per un futuro più in là nel tempo, compresa l'energia nucleare. Ma oggi pensiamo che l'industria si debba concentrare su ciò che è disponibile, altrimenti il rischio è la dispersione. Tra 10-15 anni rischiamo di trovarci senza un carburante pulito, mentre è necessario concentrare gli investimenti. Poi non sta all'armatore: noi non costruiamo le navi, né produciamo il carburante. Quando compriamo una nave è come se andassimo in un negozio. Quello che possiamo fare è provare a spingere il mercato in una certa direzione». Oggi però c'è disponibilità di Gnl, ma non di bioGnl, che è quello che teoricamente abbatterebbe del 100% le emissioni delle navi. «Si ma siamo in un percorso che va dal Gnl al bioGnl, che già oggi si può mescolare al gas bruciato dalle navi. Più riusciamo a produrre bioGnl, più riusciamo a immetterlo nelle reti e utilizzarlo. È un approccio molto pratico. E noi con i nostri ordini per nuove navi a gas proviamo a dare un segnale sulla strada da percorrere, perché si produca sempre più gas e in prospettiva più biogas. Anche se sarebbe necessario avere standard precisi per la costruzione delle navi, e questa è una richiesta che stiamo elaborando a livello di World Shipping Council (l'associazione globale che riunisce gli armatori del settore container, ndr)». Si parla di investimenti, ma intanto a **Genova** c'è un'inchiesta sul porto. Qual è il vostro punto di vista? «Beh, non abbiamo commenti da fare su quello che sta succedendo. Seguiamo il caso, ma per noi la cosa più importante è avere un porto che rimanga competitivo e in grado di accogliere proprio le navi del futuro, cosa che ci sembra stia avvenendo».

The Medi Telegraph	
L'ad: "Il nucleare è un tema politico, prima che industriale"	
07/03/2024 10:49	Alberto Quarati
<p>Roma - Per Soren Toft, amministratore delegato del gruppo Msc, il discorso deve essere «pratico». Inutile disperdere risorse in mille rivoli e tecnologie. Per rendere sostenibile il settore della navigazione bisogna investire su quello che è disponibile oggi, e cioè il gas naturale liquefatto, e il bioGnl in quantità crescenti. Un punto di vista in linea con quello di Eni, ieri rappresentata al Meeting di Assarmatori da Giuseppe Ricci, responsabile Energy Evolution del gruppo - e ripresa non a caso dallo stesso presidente di Assarmatori Stefano Messina. Quindi niente suggestioni su carburanti alternativi, come il nucleare? «Vede, prima che un tema industriale, il nucleare è un tema molto politico, e quindi prima di parlare di politica noi abbiamo la necessità di valutare sotto il profilo pratico quello che possiamo utilizzare oggi. Inoltre è anche complesso pensare di avere una struttura nucleare su ogni singola nave, ma sappiamo tutti che è una tecnica praticabile, anche se vanno migliorati ancora gli standard di sicurezza. Oggi abbiamo parlato di gas naturale liquefatto perché è la cosa disponibile in questo momento. Certo non dobbiamo escludere niente per un futuro più in là nel tempo, compresa l'energia nucleare. Ma oggi pensiamo che l'industria si debba concentrare su ciò che è disponibile, altrimenti il rischio è la dispersione. Tra 10-15 anni rischiamo di trovarci senza un carburante pulito, mentre è necessario concentrare gli investimenti. Poi non sta all'armatore: noi non costruiamo le navi, né produciamo il carburante. Quando compriamo una nave è come se andassimo in un negozio. Quello che possiamo fare è provare a spingere il mercato in una certa direzione». Oggi però c'è disponibilità di Gnl, ma non di bioGnl, che è quello che teoricamente abbatterebbe del 100% le emissioni delle navi. «Si ma siamo in un percorso che va dal Gnl al bioGnl, che già oggi si può mescolare al gas bruciato dalle navi. Più riusciamo a produrre bioGnl, più riusciamo a immetterlo nelle reti e utilizzarlo. È un approccio molto pratico. E noi con i nostri ordini per nuove navi a gas proviamo a dare un segnale sulla strada da percorrere, perché si produca sempre più gas e in prospettiva più biogas. Anche se sarebbe necessario avere standard precisi per la costruzione delle navi, e questa è una richiesta che stiamo elaborando a livello di World Shipping Council (l'associazione globale che riunisce gli armatori del settore container, ndr)». Si parla di investimenti, ma intanto a Genova c'è un'inchiesta sul porto. Qual è il vostro punto di vista? «Beh, non abbiamo commenti da fare su quello che sta succedendo. Seguiamo il caso, ma per noi la cosa più importante è avere un porto che rimanga competitivo e in grado di accogliere proprio le navi del futuro, cosa che ci sembra stia avvenendo».</p>	

Citta della Spezia

La Spezia

I portuali incrociano le braccia giovedì e venerdì: chiedono migliori condizioni nel rinnovo del contratto

I lavoratori portuali incroceranno le braccia per due giorni, nelle giornate di giovedì 4 e venerdì 5 luglio. I sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno infatti indetto uno sciopero nazionale che in Liguria riguarderà gli ultimi due giorni feriali della settimana in corso. La proclamazione della protesta, per quel che concerne il porto spezzino, riguarda tutti coloro ai quali è applicato il contratto dei lavoratori dei porti nelle aziende che operano ex articolo 16, in quelle ex articolo 18 e nell'**Autorità di sistema portuale**: sono coinvolti dunque, oltre ai lavoratori dell'ente di Via del Molo, anche i dipendenti del terminal Lscst e le aziende della movimentazione container di entrambi i gate. "Malgrado lo stato di agitazione aperto lo scorso 11 marzo e lo sciopero del 5 aprile, pur avendo registrato dei passi in avanti, il negoziato per il rinnovo del Ccnl, scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative delle lavoratrici e lavoratori. Le controparti propongono risorse insufficienti per il recupero del potere d'acquisto perso in questi anni dai lavoratori e una normativa inadeguata. Inoltre - affermano in una nota i sindacati - ci sono ancora troppi incidenti sul lavoro nei porti italiani dove si continua a morire. Purtroppo, il comportamento irresponsabile delle controparti, che ha portato a interrompere la trattativa più volte, rappresenta un attacco al contratto collettivo nazionale dei porti, che è invece un elemento regolatore fondamentale del **sistema portuale** italiano, non solo per le imprese ma anche a garanzia del lavoro. Vogliamo che tutti i nostri porti abbiano a cuore la salute, la sicurezza dei lavoratori, vogliamo che le controparti rimettano al centro il contratto nazionale di lavoro e lo sviluppo del lavoro di qualità. Pertanto, nel ribadire l'assoluto bisogno di giungere a più presto alla sottoscrizione di un Ccnl che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle lavoratrici e dai lavoratori, le nostre organizzazioni sindacali hanno deciso di proseguire nell'azione di lotta proclamando lo sciopero di 48 ore dell'intero settore **portuale**".



I lavoratori portuali incroceranno le braccia per due giorni, nelle giornate di giovedì 4 e venerdì 5 luglio. I sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno infatti indetto uno sciopero nazionale che in Liguria riguarderà gli ultimi due giorni feriali della settimana in corso. La proclamazione della protesta, per quel che concerne il porto spezzino, riguarda tutti coloro ai quali è applicato il contratto dei lavoratori dei porti nelle aziende che operano ex articolo 16, in quelle ex articolo 18 e nell'**Autorità di sistema portuale**: sono coinvolti dunque, oltre ai lavoratori dell'ente di Via del Molo, anche i dipendenti del terminal Lscst e le aziende della movimentazione container di entrambi i gate. "Malgrado lo stato di agitazione aperto lo scorso 11 marzo e lo sciopero del 5 aprile, pur avendo registrato dei passi in avanti, il negoziato per il rinnovo del Ccnl, scaduto il 31 dicembre 2023, non ha ancora raggiunto un livello adeguato alle aspettative delle lavoratrici e lavoratori. Le controparti propongono risorse insufficienti per il recupero del potere d'acquisto perso in questi anni dai lavoratori e una normativa inadeguata. Inoltre - affermano in una nota i sindacati - ci sono ancora troppi incidenti sul lavoro nei porti italiani dove si continua a morire. Purtroppo, il comportamento irresponsabile delle controparti, che ha portato a interrompere la trattativa più volte, rappresenta un attacco al contratto collettivo nazionale dei porti, che è invece un elemento regolatore fondamentale del sistema portuale italiano, non solo per le imprese ma anche a garanzia del lavoro. Vogliamo che tutti i nostri porti abbiano a cuore la salute, la sicurezza dei lavoratori, vogliamo che le controparti rimettano al centro il contratto nazionale di lavoro e lo sviluppo del lavoro di qualità. Pertanto, nel ribadire l'assoluto bisogno di giungere a più presto alla sottoscrizione di un Ccnl che preveda un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso dalle lavoratrici e dai lavoratori, le nostre organizzazioni sindacali hanno deciso di proseguire nell'azione di lotta

Porto di Ravenna: Anche un presidio e un corteo nei due giorni di sciopero

"I lavoratori e le lavoratrici del porto di Ravenna scioperano per le intere giornate e turni di lavoro dal 4 al 5 luglio per il mancato rinnovo del loro contratto nazionale scaduto dal 31 dicembre scorso. Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti Uil di Ravenna, viste le proclamazioni di sciopero delle organizzazioni sindacali nazionali, comunicano le modalità di effettuazione della mobilitazione per il porto di Ravenna: 2 giornate di sciopero con astensione completa dal lavoro il 4 e 5 luglio. dipendenti delle imprese ex artt. 16, 17, 18 L. 84/1994, delle **Autorità di sistema Portuale**, delle ex società di interesse generale che applicano il Ccnl dei lavoratori dei porti e dei lavoratori somministrati nelle aziende coinvolte Si precisa che i turni con inizio prima delle ore 24 del 3 luglio andranno terminati secondo il normale orario. Lo sciopero terminerà con la ripresa dei turni di lavoro con inizio successivo alle 00 del 6 luglio. Nei giorni 4 e 5 luglio PRESIDIO con volantinaggio e corteo, con tutti i lavoratori del porto, ritrovo ore 7 nella sede di Sapir, via Antonio Zani 1, partenza corteo ore 8 dalla Sapir fino alla Docks Cereali e ritorno. Sono sei mesi dalla scadenza del contratto, i lavoratori scioperano per: aumenti economici e recupero del potere di acquisto; miglioramenti delle condizioni di lavoro; elevare gli standard di salute e sicurezza; difendere l'unitarietà del contratto nazionale; difesa della legge 84/94 che regola i porti; riconoscimento della gravosità dei lavori portuali. La vertenza per il rinnovo del contratto nazionale e questa importante mobilitazione devono inoltre essere l'occasione nel territorio per discutere come le importanti risorse investite nel porto non rimangano a vantaggio di pochi, ma siano occasione di redistribuzione di risorse nel territorio partendo da un lavoro, in tutte le sue articolazioni, garantito, di qualità, retribuito equamente e svolto nel pieno rispetto di tutte le norme sulla salute e sicurezza sul lavoro". Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti Uil di Ravenna.



"I lavoratori e le lavoratrici del porto di Ravenna scioperano per le intere giornate e turni di lavoro dal 4 al 5 luglio per il mancato rinnovo del loro contratto nazionale scaduto dal 31 dicembre scorso. Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti Uil di Ravenna, viste le proclamazioni di sciopero delle organizzazioni sindacali nazionali, comunicano le modalità di effettuazione della mobilitazione per il porto di Ravenna: 2 giornate di sciopero con astensione completa dal lavoro il 4 e 5 luglio. dipendenti delle imprese ex artt. 16, 17, 18 L. 84/1994, delle Autorità di sistema Portuale, delle ex società di interesse generale che applicano il Ccnl dei lavoratori dei porti e dei lavoratori somministrati nelle aziende coinvolte Si precisa che i turni con inizio prima delle ore 24 del 3 luglio andranno terminati secondo il normale orario. Lo sciopero terminerà con la ripresa dei turni di lavoro con inizio successivo alle 00 del 6 luglio. Nei giorni 4 e 5 luglio PRESIDIO con volantinaggio e corteo, con tutti i lavoratori del porto, ritrovo ore 7 nella sede di Sapir, via Antonio Zani 1, partenza corteo ore 8 dalla Sapir fino alla Docks Cereali e ritorno. Sono sei mesi dalla scadenza del contratto, i lavoratori scioperano per: aumenti economici e recupero del potere di acquisto; miglioramenti delle condizioni di lavoro; elevare gli standard di salute e sicurezza; difendere l'unitarietà del contratto nazionale; difesa della legge 84/94 che regola i porti; riconoscimento della gravosità dei lavori portuali. La vertenza per il rinnovo del contratto nazionale e questa importante mobilitazione devono inoltre essere l'occasione nel territorio per discutere come le importanti risorse investite nel porto non rimangano a vantaggio di pochi, ma siano occasione di redistribuzione di risorse nel territorio partendo da un lavoro, in tutte le sue

Port Logistic Press

Marina di Carrara

Giornata storica al Porto di Marina di Carrara per due navi da crociera in un giorno

Tempo di lettura: minuto MARINA DI CARRARA - E' stata salutata come giornata storica quella che ha ricevuto e ospitato, contemporaneamente, nel Porto di Marina di Carrara due navi da crociera. Evento raro, come si sa, ma di buon auspicio per una località che tornata con il suo porto alla funzione passeggeri, accanto a quella delle merci, sta gradualmente prendere consapevolezza del valore aggiunto turistico e promozionale al suo turismo. Le due navi all'ormeggio in due moli (come si vede nella foto) erano la Scarlet Lady della Compagnia Virgin Voyage e la Serenade Of The Seas della Compagnia Caribbean, dalle quale sono sbarcati oltre 4.500 turisti molti dei quali andati alla scoperta della città apuana del marmo, peraltro consigliata da un autorevole giornale statunitense come meta da visitare in Italia. Le operazioni sono state gestite dal più che collaudato team schierato dalla Società Spezia Carrara Cruise Terminal che, guidata da Daniele Ciulli, organizza e gestisce la funzione **crociere** e passeggeri nei Porti della Spezia e di Marina di Carrara e nel Golfo di Lerici.



Mancato rinnovo contratto, sciopero portuali Livorno 4 e 5 luglio

Per due giorni, il 4 e il 5 luglio, i lavoratori del sistema portuale livornese sciopereranno ininterrottamente per 48 ore per protestare contro il mancato rinnovo del Ccnl dei porti. La mobilitazione, si spiega in una nota sindacale, è indetta dalle segreterie provinciali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti nell'ambito delle iniziative di protesta lanciate a livello nazionale (un pacchetto di 4 giorni di sciopero da mettere in atto dal 2 al 5 luglio) per contestare le inaccettabili posizioni delle parti datoriali. "Chiediamo con forza un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso, ulteriori miglioramenti delle condizioni di lavoro e degli standard di sicurezza e una implementazione del sistema di welfare. Le proposte avanzate dalle parti datoriali sono del tutto insufficienti, un vero e proprio schiaffo nei confronti dei lavoratori: per questo motivo abbiamo deciso di alzare il livello della protesta", spiegano i sindacati. Nel porto di Livorno sia il 4 sia il 5 luglio "saranno allestiti presidi di protesta davanti al varco Galvani, varco Valessini e varco di accesso al terminal Darsena Toscana. Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti saranno come sempre al fianco dei lavoratori".



Agenparl

Livorno

Porti: Pd, Governo Meloni blocca istituzione ZIs della Toscana, Regione ancora penalizzata

(AGENPARL) - mer 03 luglio 2024 Porti: Pd, Governo Meloni blocca istituzione ZIs della Toscana, Regione ancora penalizzata "Siamo francamente perplessi e sconcertati da questa destra che continua a penalizzare la Toscana. Governo e Maggioranza hanno infatti respinto oggi a Montecitorio la nostra richiesta di istituire rapidamente, dopo mesi di ritardi, la Zona logistica semplificata della Regione che avrà il compito di favorire lo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali". Lo dichiarano i deputati Pd Emiliano Fossi e Marco Simiani sul loro ordine del giorno al Decreto Coesione respinto dalla Camera. "La delibera di istituzione della ZIs, approvata dalla Giunta regionale in base alle leggi vigenti, attende da mesi la ratifica del Consiglio dei Ministri e sono già state apportate tutte le modifiche richieste. Tale documento include i porti di **Livorno**, Piombino, Marina di Carrara e Portoferraio, le due aree intermodali con gli interporti di Guasticce e Prato oltre all'aeroporto di Pisa. Sicuramente la ZIs potrebbe costituire un sicuro vantaggio per aree che hanno un livello di crisi industriale complessa come il caso di **Livorno** o Piombino. Zone che sono state già fortemente penalizzate dalla destra di governo: il governo Meloni è riuscito infatti a togliere 300 milioni di euro di finanziamenti già stanziati con il governo Draghi per i collegamenti ferroviari connessi al **porto** di **Livorno**, mentre a Piombino, con la complicità del sindaco di Fdi, non sono arrivate ancora le risorse e le compensazioni previste per il rigassificatore ormai in funzione da un anno. La ZIs avrebbe portato risorse ed opportunità ma i cittadini dovranno ancora subire i ritardi e del Governo Meloni", concludono i dem. Roma, 3 luglio 2024 [tel:+39%20329%2065%2049%20195] Ufficio Stampa Gruppo Partito Democratico Camera dei Deputati per approfondimenti consultare il nostro sito: <http://www.deputatipd.it>.



Agenparl

Livorno

Targhe prova e rischio occupazionale nelle imprese che movimentano auto in porto, l'assessore Mirabelli ha ricevuto i sindacati

(AGENPARL) - mer 03 luglio 2024 Targhe prova e rischio occupazionale nelle imprese che movimentano auto in **porto**, l'assessore Mirabelli ha ricevuto i sindacati **Livorno**, 3 luglio 2024 - Il tema delle targhe prova, e delle gravi ricadute che la nuova normativa in materia rischia di avere sul comparto di movimentazione delle auto in **porto**, è stato al centro di un incontro tra l'assessore Comunale al Lavoro Federico Mirabelli e i sindacati : presenti a Palazzo Municipale Giuseppe Gucciardo Filt CGIL, Massimo Marino Segretario generale provinciale UIL e UIL trasporti, Uliano Bardini Fit-Cisl. Nei giorni scorsi le organizzazioni sindacali avevano denunciato come la nuova normativa (il Dpr del 21 dicembre 2023 le cui disposizioni sono operative dal 29 febbraio) rischi di mettere in ginocchio le imprese del settore, in quanto non consente più una targa prova ogni dipendente ma sostanzialmente limita le autorizzazioni delle targhe prova a ogni cinque dipendenti e collaboratori. Il che comporta un forte rischio per la tenuta occupazionale per circa 300 addetti se non cambi e rà in tempi rapidi la normativa. A questo va aggiunto il conseguente rischio, sempre denunciato dalle o rganizzazioni s indacali, riguardante l'operatività del **porto** nella gestione dei traffici legati all'auto che rimangono centrali per il **Porto** di **Livorno**. "Nel rinnovare la nostra solidarietà e il nostro sostegno ai lavoratori e alle imprese - dichiara l'assessore Mirabelli - ho informato i sindacati che il rischio occupazionale che corre il nostro territorio sarà oggetto di una interlocuzione immediata con la Regione Toscana, oltre che con la Prefettura e con l'Autorità Portuale". " Considerato - evidenzia l'assessore al Lavoro - che il problema è stato creato dal Governo Meloni, la soluzione deve essere individuata da quest'ultimo. A nostro avviso dovrebbe essere studiato un emendamento specifico per le imprese che movimentano le auto in **porto**". " Infine - annuncia - con il sindaco Luca Salvetti abbiamo incaricato gli uffici tecnici che si occupano di mobilità, di fare una verifica rispetto alla possibilità di trovare una soluzione temporanea in deroga alla normativa nazionale sulle targhe prova per venire incontro alle imprese e ai lavoratori". -- Avvertenze ai sensi del D.Lgs. 196/2003.



Informazioni Marittime

Livorno

4 e 5 luglio sciopero nel porto di Livorno

Presidi ai varchi Galvani, Valessini e all'accesso della Darsena Toscana. Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti chiedono aumenti in vista del rinnovo del Contratto collettivo nazionale dei porti. Allineandosi alla proclamazione sindacale di un paio di settimane fa, le segreterie provinciali di **Livorno** di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno indetto uno sciopero del sistema portuale livornese per giovedì e venerdì prossimi, 4 e 5 luglio. Al centro della protesta, lo stallo del rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale dei porti, che ha spinto i lavoratori alla protesta nazionale nei principali scali commerciali italiani, proclamata dall'1 al 7 luglio, con scioperi concentrati in quarantott'ore. Per quanto riguarda il **porto** di **Livorno**, i sindacati annunciano presidi sui varchi Galvani, Valessini e quello di accesso alla Darsena Toscana. «Chiediamo con forza - spiegano le tre sigle sindacali - un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso, ulteriori miglioramenti delle condizioni di lavoro e degli standard di sicurezza e una implementazione del sistema di welfare. Le proposte avanzate dalle parti datoriali sono del tutto insufficienti, un vero e proprio schiaffo nei confronti dei lavoratori: per questo motivo abbiamo deciso di alzare il livello della protesta». Condividi Tag **livorno** sciopero Articoli correlati.

Informazioni Marittime

4 e 5 luglio sciopero nel porto di Livorno



07/03/2024 12:26

Presidi ai varchi Galvani, Valessini e all'accesso della Darsena Toscana. Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti chiedono aumenti in vista del rinnovo del Contratto collettivo nazionale dei porti. Allineandosi alla proclamazione sindacale di un paio di settimane fa, le segreterie provinciali di Livorno di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno indetto uno sciopero del sistema portuale livornese per giovedì e venerdì prossimi, 4 e 5 luglio. Al centro della protesta, lo stallo del rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale dei porti, che ha spinto i lavoratori alla protesta nazionale nei principali scali commerciali italiani, proclamata dall'1 al 7 luglio, con scioperi concentrati in quarantott'ore. Per quanto riguarda il porto di Livorno, i sindacati annunciano presidi sui varchi Galvani, Valessini e quello di accesso alla Darsena Toscana. «Chiediamo con forza - spiegano le tre sigle sindacali - un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso, ulteriori miglioramenti delle condizioni di lavoro e degli standard di sicurezza e una implementazione del sistema di welfare. Le proposte avanzate dalle parti datoriali sono del tutto insufficienti, un vero e proprio schiaffo nei confronti dei lavoratori: per questo motivo abbiamo deciso di alzare il livello della protesta». Condividi Tag livorno sciopero Articoli correlati.

Comune di Livorno, l'assessore Mirabelli ha ricevuto i sindacati per il problema delle targhe prova

LIVORNO Il tema delle targhe prova, e delle gravi ricadute che la nuova normativa in materia rischia di avere sul comparto di movimentazione delle auto in porto, è stato al centro di un incontro tra l'assessore Comunale al Lavoro Federico Mirabelli e i sindacati : presenti a Palazzo Municipale Giuseppe Gucciardo Filt CGIL, Massimo Marino Segretario generale provinciale UIL e UIL trasporti, Uliano Bardini Fit-Cisl. Nei giorni scorsi le organizzazioni sindacali avevano denunciato come la nuova normativa (il Dpr del 21 dicembre 2023 le cui disposizioni sono operative dal 29 febbraio) rischi di mettere in ginocchio le imprese del settore, in quanto non consente più una targa prova ogni dipendente ma sostanzialmente limita le autorizzazioni delle targhe prova a ogni cinque dipendenti e collaboratori. Il che comporta un forte rischio per la tenuta occupazionale per circa 300 addetti se non cambierà in tempi rapidi la normativa. A questo va aggiunto il conseguente rischio, sempre denunciato dalle organizzazioni sindacali, riguardante l'operatività del porto nella gestione dei traffici legati all'auto che rimangono centrali per il Porto di Livorno. Nel rinnovare la nostra solidarietà e il nostro sostegno ai lavoratori e alle imprese dichiara l'assessore Mirabelli ho informato i sindacati che il rischio occupazionale che corre il nostro territorio sarà oggetto di una interlocuzione immediata con la Regione Toscana, oltre che con la Prefettura e con l'Autorità Portuale. Considerato che il problema è stato creato dal Governo Meloni, la soluzione deve essere individuata da quest'ultimo. A nostro avviso dovrebbe essere studiato un emendamento specifico per le imprese che movimentano le auto in porto. Infine, con il sindaco Luca Salvetti abbiamo incaricato gli uffici tecnici che si occupano di mobilità, di fare una verifica rispetto alla possibilità di trovare una soluzione temporanea in deroga alla normativa nazionale sulle targhe prova per venire incontro alle imprese e ai lavoratori.



Livorno, nuova concessione per la cantieristica della grande nautica

LIVORNO Un'importante svolta per il settore della cantieristica nautica a Livorno: oltre 40mila metri quadrati di aree portuali sono stati aggiudicati all'Associazione Temporanea di Imprese (ATI) composta da Gestione Bacini Spa e Fratelli Neri. Gli spazi, situati tra la Darsena Calafati e la Darsena Pisa, sono stati assegnati tramite un provvedimento del presidente Guerrieri, pubblicato nelle scorse ore all'albo pretorio dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale. Un momento importante nel settore della cantieristica all'interno dello scalo labronico, settore le cui aziende si dichiarano da anni 'affamate' e in cerca di nuovi e aggiuntivi spazi per portare avanti un'attività che richiede libertà di manovra legata a una domanda e commesse per fortuna con trend in aumento. Le aree in questione sono suddivise in quattro lotti di demanio marittimo, comprensivi degli specchi d'acqua antistanti, destinati a cantieristica, riparazione navale, costruzione e refitting secondo il piano regolatore portuale. Le attuali concessioni coprono le aree dove operano, tra gli altri, Gestione Bacini, il cantiere Romoli, il cantiere Montano e Fratelli Neri. Questi cantieri hanno una lunga tradizione e variegate competenze, ma hanno spesso lamentato proprio una carenza di spazi adeguati per poter crescere in fatturato e, di conseguenza, occupazione sul territorio. Ambiziosi infatti il piano industriale presentato dall'ATI e la cui bontà ha convinto i vertici di Palazzo Rosciano (che a suo tempo aveva peraltro commissionato al Rina uno studio per capire come poter ottimizzare gli spazi a disposizione, in modo da poter sviluppare un polo destinato al settore della grande nautica): un progetto che punta a concentrarsi anche sul settore dei superyacht e che per questo motivo prevede investimenti significativi per rendere le aree idonee a questa tipologia di lavorazioni, con un aumento oltre che di superficie calpestabile, anche di altezze relativamente ai capannoni e di specchi acquei entro i quali lavorare. Un'area, dove il nuovo soggetto imprenditoriale dovrebbe concretamente insediarsi a partire da settembre prossimo, peraltro a contatto con l'altro cantiere Lorenzoni, la cui concessione scade nel 2026, motivo per cui le nuove gare sono state limitate temporalmente fino a quella data.



Mancato rinnovo del Ccnl dei porti: a Livorno 48 ore di sciopero

LIVORNO A Livorno si aspettano due giorni di sciopero. Per domani e venerdì le segreterie provinciali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno infatti indetto 48 ore di mobilitazione ininterrotta per protestare contro il mancato rinnovo del Ccnl dei porti. La mobilitazione -si legge in una nota dei sindacati- è indetta dalle segreterie provinciali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti nell'ambito delle iniziative di protesta lanciate a livello nazionale (un pacchetto di 4 giorni di sciopero da mettere in atto dal 2 al 5 Luglio) per contestare le inaccettabili posizioni delle parti datoriali. Chiediamo con forza un aumento economico utile al recupero del potere d'acquisto perso, ulteriori miglioramenti delle condizioni di lavoro e degli standard di sicurezza e una implementazione del sistema di welfare. Le proposte avanzate dalle parti datoriali sono ritenute del tutto insufficienti, un vero e proprio schiaffo nei confronti dei lavoratori. Da qui la decisione di alzare il livello della protesta. I lavoratori portuali livornesi allestiranno presidi di protesta davanti al varco Galvani, varco Valessini e varco di accesso al terminal Darsena Toscana per dare voce alle proprie richieste. Nel frattempo negli altri porti italiani l'adesione è stata altissima con punte del 95% allo sciopero dei portuali di Trieste, Monfalcone e Gioia Tauro iniziato ieri e che proseguirà nei prossimi giorni. La Uiltrasporti, nel confermare le ragioni che hanno portato allo sciopero, ringrazia tutte le lavoratrici e i lavoratori che hanno aderito e che aderiranno sacrificando le loro giornate di lavoro per dimostrare l'importanza di questo rinnovo contrattuale.



Shipping Italy

Livorno

"Senza gara unica si rischiano 141 esuberi fra i lavoratori Toremar"

Navi Filt Cgil chiede alla Regione Toscana di non scorporare la Piombino-Portoferraio dal bando per la nuova convenzione per i collegamenti marittimi locali di Redazione SHIPPING ITALY Dopo la proclamazione dello stato di agitazione dei lavoratori, questa volta è stata direttamente la segreteria provinciale di Livorno della Filt Cgil a scendere in campo per la partita del nuovo bando della Regione Toscana per la continuità marittima con le isole dell'arcipelago. Come è noto la preoccupazione di sindacati e lavoratori è che lo scorporo dal pacchetto a gara della principale rotta - e in generale un'organizzazione a lotti del servizio - abbia conseguenze sui lavoratori di quella che è oggi l'unica compagnia convenzionata con la Regione (Toremar, gruppo Onorato). Per questo nella lettera indirizzata al presidente della Regione Eugenio Ghisoni e all'assessore ai trasporti Stefano Baccelli, la Filt si dice confortata dal "fatto che nei giorni scorsi il consiglio regionale abbia approvato in maniera congiunta un documento unitario con richiesta di strutturare il futuro bando di gara collegamento marittimo arcipelago toscano in un unico lotto e con altre richieste, a nostro giudizio fondamentali". Infatti per il sindacato i timori sono "legati agli effetti tangibili e misurabili delle gare effettuate in altre regioni dove il lavoro ha pagato a caro prezzo la scelta di affidare al mercato il compito di allocare le risorse: impiego minimo della CrI (Continuità di rapporto di lavoro, ndr) e precariato diffuso; senza contare la scadente qualità dei servizi offerti. La CrI rende i lavoratori soggetti solvibili che di conseguenza possono accedere al credito e progettare il proprio futuro, la precarizzazione del lavoro produrrà effetti negativi sulle economie locali già fiaccate da una pesante deindustrializzazione". Questi i numeri del caso di specie calcolati dalla Filt: "La consistenza numerica dei lavoratori dipendenti Toremar Spa è di 207 marittimi a tempo indeterminato, + 47 marittimi occasionali (tot.254) + 29 amministrativi. Su ogni nave della società risultano imbarcati due equipaggi che a rotazione effettuano 15 giorni di servizio a bordo, alternati da 15 giorni di riposo a terra e pertanto, se in futuro, la linea Piombino/Portoferraio sarà scorporata dal bando di gara, temiamo, come recentemente ha annunciato Toremar, che sulla menzionata tratta non sarà più applicata la normativa del doppio equipaggio e la cessazione della normativa -servizio/riposo - sulla linea Piombino Portoferraio, farà anche cessare, a caduta, l'identica normativa in vigore, sulle altre navi impiegate sulle altre linee marittime dell'arcipelago toscano risulteranno così imbarcati 127 marittimi anziché 254. Inoltre se Toremar non partecipasse al bando di gara, l'occupazione dei marittimi sarebbe ulteriormente ridimensionata di almeno altre 14 unità, in quanto una nave, essendo noleggiata, verrebbe restituita al proprietario. In tal caso il totale complessivo degli esuberanti risulterebbe di 141 marittimi. A questa nostra fondata preoccupazione deve essere anche aggiunta la inevitabile conseguenza



Navi Filt Cgil chiede alla Regione Toscana di non scorporare la Piombino-Portoferraio dal bando per la nuova convenzione per i collegamenti marittimi locali di Redazione SHIPPING ITALY Dopo la proclamazione dello stato di agitazione dei lavoratori, questa volta è stata direttamente la segreteria provinciale di Livorno della Filt Cgil a scendere in campo per la partita del nuovo bando della Regione Toscana per la continuità marittima con le isole dell'arcipelago. Come è noto la preoccupazione di sindacati e lavoratori è che lo scorporo dal pacchetto a gara della principale rotta - e in generale un'organizzazione a lotti del servizio - abbia conseguenze sui lavoratori di quella che è oggi l'unica compagnia convenzionata con la Regione (Toremar, gruppo Onorato). Per questo nella lettera indirizzata al presidente della Regione Eugenio Ghisoni e all'assessore ai trasporti Stefano Baccelli, la Filt si dice confortata dal "fatto che nei giorni scorsi il consiglio regionale abbia approvato in maniera congiunta un documento unitario con richiesta di strutturare il futuro bando di gara collegamento marittimo arcipelago toscano in un unico lotto e con altre richieste, a nostro giudizio fondamentali". Infatti per il sindacato i timori sono "legati agli effetti tangibili e misurabili delle gare effettuate in altre regioni dove il lavoro ha pagato a caro prezzo la scelta di affidare al mercato il compito di allocare le risorse: impiego minimo della CrI (Continuità di rapporto di lavoro, ndr) e precariato diffuso; senza contare la scadente qualità dei servizi offerti. La CrI rende i lavoratori soggetti solvibili che di conseguenza possono accedere al credito e progettare il proprio futuro, la precarizzazione del lavoro produrrà effetti negativi sulle economie locali già fiaccate da una pesante deindustrializzazione". Questi i numeri del caso di specie calcolati dalla Filt: "La consistenza numerica dei lavoratori dipendenti Toremar Spa è di 207 marittimi a tempo indeterminato, + 47 marittimi occasionali (tot.254) + 29 amministrativi. Su ogni nave della società

Shipping Italy

Livorno

di riduzione di organico del personale amministrativo". Da qui l'esplicitazione della richiesta: "Per bando di gara unico Intendiamo, che un solo operatore dovrà svolgere i servizi dei collegamenti marittimi con l'arcipelago toscano, sia in sovvenzione che Osp (linea A/2). Vinca il migliore, a salvaguardia dei livelli occupazionali e dei servizi, con costi tariffari a carico dell'utenza calmierati".

Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona: La Geo Barents approda al porto di Ancona: l'accoglienza, i controlli e dove verranno ospitati i migranti

navigazione: Home > Cronaca > **Ancona**: La Geo Barents approda al **porto** di **Ancona**: l'accoglienza, i controlli e dove verranno ospitati i migranti Sono stati 34 i cittadini stranieri richiedenti asilo: si tratta di 19 adulti e 15 minori che hanno trovato sicuro approdo nel Capoluogo dorico, dei quali 14 non accompagnati. Tra i migranti-naufraghi salvati il 27 giugno scorso davanti alle coste libiche c'è anche una ragazzina minorenni. Sono in corso i primi controlli di tipo sanitario sull'imbarcazione e le procedure di accoglienza e identificazione sono coordinate dalla Prefettura di **Ancona**. Grazie al lavoro degli uomini e le donne della Polizia di Stato, in sinergia con tutti gli altri operatori coinvolti, è possibile parlare di una ormai ben roduta macchina dell'accoglienza: Prefettura, Comune, Protezione Civile nonché tutte le Forze dell'Ordine, la protezione civile, la guardia costiera, i vigili del fuoco e gli operatori sanitari. Fra questi ultimi la Croce Rossa che, vista la presenza di ragazzini tra i migranti, ha portato anche scatoloni di giocattoli per accoglierli. Presenti sul molo all'avvio delle operazioni di sbarco e identificazione, tra gli altri, il prefetto di **Ancona** Saverio Ordine e il questore Cesare Capocasa. Accoglienza ma non solo, la Polizia di Stato, è coinvolta anche in importanti operazioni volte alla prevenzione e repressione di reati connessi ai fenomeni migratori. Le importanti attività di identificazione e info investigative compiute dalle professionalità espresse dagli Uffici coinvolti, tra cui Immigrazione, Divisione Anticrimine, Polizia Scientifica, Digos e dalla Squadra Mobile consentono infatti di evitare che potenziali turbative a per l'ordine e la sicurezza pubblica possano concretizzarsi. Per il **porto** di **Ancona** da inizio 2023 si tratta della decima nave umanitaria sbarcata con un totale di mille naufraghi accolti; la terza imbarcazione di questo tipo approdata nelle Marche nel 2024. Ventisette dei naufraghi a bordo della nave umanitaria di Medici senza frontiere verranno ospitati nelle Marche mentre sette dei minori verranno presi in carico dal Ministero dell'Interno e trasferiti in strutture nel Molise. Puoi commentare l'articolo su Vivere **Ancona**.



Gomarche
Ancona: La Geo Barents approda al porto di Ancona: l'accoglienza, i controlli e dove verranno ospitati i migranti
07/03/2024 08:31 Martedì Luglio

navigazione: Home > Cronaca > Ancona: La Geo Barents approda al porto di Ancona: l'accoglienza, i controlli e dove verranno ospitati i migranti Sono stati 34 i cittadini stranieri richiedenti asilo: si tratta di 19 adulti e 15 minori che hanno trovato sicuro approdo nel Capoluogo dorico, dei quali 14 non accompagnati. Tra i migranti-naufraghi salvati il 27 giugno scorso davanti alle coste libiche c'è anche una ragazzina minorenni. Sono in corso i primi controlli di tipo sanitario sull'imbarcazione e le procedure di accoglienza e identificazione sono coordinate dalla Prefettura di Ancona. Grazie al lavoro degli uomini e le donne della Polizia di Stato, in sinergia con tutti gli altri operatori coinvolti, è possibile parlare di una ormai ben roduta macchina dell'accoglienza: Prefettura, Comune, Protezione Civile nonché tutte le Forze dell'Ordine, la protezione civile, la guardia costiera, i vigili del fuoco e gli operatori sanitari. Fra questi ultimi la Croce Rossa che, vista la presenza di ragazzini tra i migranti, ha portato anche scatoloni di giocattoli per accoglierli. Presenti sul molo all'avvio delle operazioni di sbarco e identificazione, tra gli altri, il prefetto di Ancona Saverio Ordine e il questore Cesare Capocasa. Accoglienza ma non solo, la Polizia di Stato, è coinvolta anche in importanti operazioni volte alla prevenzione e repressione di reati connessi ai fenomeni migratori. Le importanti attività di identificazione e info investigative compiute dalle professionalità espresse dagli Uffici coinvolti, tra cui Immigrazione, Divisione Anticrimine, Polizia Scientifica, Digos e dalla Squadra Mobile consentono infatti di evitare che potenziali turbative a per l'ordine e la sicurezza pubblica possano concretizzarsi. Per il porto di Ancona da inizio 2023 si tratta della decima nave umanitaria sbarcata con un totale di mille naufraghi accolti; la terza imbarcazione di questo tipo approdata nelle Marche nel 2024. Ventisette dei naufraghi a bordo della nave umanitaria di Medici senza frontiere verranno ospitati nelle Marche mentre sette dei minori verranno presi in

Sciopero dei lavoratori del porto, presidio davanti alla sede dell'AdSP del Mar Adriatico Centrale

Sciopero lavoratori porto 4-5 luglio: presidio, venerdì 5 luglio, dalle ore 11 alle ore 12, al porto di Ancona, molo di Chio, davanti alla sede dell'**Autorità di sistema portuale** del medio Adriatico centrale. Il sit-in è promosso da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti nell'ambito della vertenza di settore. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 03-07-2024 alle 14:04 sul giornale del 04 luglio 2024 0 letture Commenti.



Anche la Lega Navale Italiana di Fiumicino al "Mare di legalità"

La campagna prevede l'impiego d'imbarcazioni confiscate alla criminalità organizzata FIUMICINO - La sezione di Fiumicino della Lega Navale Italiana, a bordo di Spyros, con il presidente Fortini Armando, gli skipper Mauro Marchi, Alberto Piottante ed i Soci che hanno composto l'equipaggio Sergio Palmerini, Franco Petrarca, Alberto Esposto ha raggiunto, via mare, Ostia, per partecipare alla campagna "Mare di Legalità", promossa dalla Presidenza Nazionale di LNI, il cui evento inaugurale si è tenuto presso il **porto** turistico di Roma a Ostia, con l'autorevole presenza del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella il ministro dell'Interno Matteo Piantedosi, la presidente della Commissione parlamentare Antimafia Chiara Colosimo, il capo di Stato maggiore della Marina Militare Enrico Credendino, il capo della polizia Vittorio Pisani. La campagna "Mare di Legalità" costituisce il principale progetto nazionale della Lega Navale Italiana per il biennio 2024-25 e prevede l'impiego d'imbarcazioni confiscate alla criminalità organizzata, che sono state affidate dall'autorità giudiziaria all'associazione per lo svolgimento di attività di pubblico interesse, orientate all'educazione ai valori della legalità. "Mare di Legalità"

nasce come un programma contenitore di iniziative trasversali ai compiti istituzionali della Lega Navale Italiana, che riguardano la promozione della cultura marittima, l'avvicinamento allo sport e alla formazione nautica per tutti, l'inclusione sociale e la protezione ambientale, con particolare attenzione al coinvolgimento nelle diverse attività associative di giovani e persone con disabilità o in condizione di disagio socio-economico. L'evento inaugurale della campagna a Ostia ha dato testimonianza del diverso utilizzo in favore della collettività di otto "barche della Legalità", che sono associate alla memoria e all'impegno di alcune vittime della mafia e del terrorismo. Spyros, la barca sottratta al malaffare e affidata alla Sezione di Fiumicino LNI è stata intitolata al Generale Carlo Alberto Dalla Chiesa noto per il suo impegno nella lotta contro il terrorismo delle brigate rosse prima e alla mafia poi, di cui sarà vittima.



M5S: D'Antò verso un assessorato

Cambiano gli scenari in vista del consiglio comunale di lunedì Daria Gaggi CIVITAVECCHIA - Niente più presidenza del consiglio ma un posto in giunta, probabilmente con un assessorato ad Urbanistica e Commercio. È questo l'incarico che potrebbe andare a ricoprire Vincenzo D'Antò, lasciando il ruolo di "notaio" della Pucci al dem Marco Di Gennaro. Sono le ultime indiscrezioni che arrivano da Palazzo del Pincio, in attesa dell'ufficializzazione della giunta e del primo consiglio comunale di lunedì pomeriggio. «Stiamo lavorando per mettere a punto una giunta - ha spiegato il sindaco Marco Piendibene oggi in diretta su Civonline Tv - che sia autorevole, che mantenga gli equilibri dando a chi mi ha sostenuto il giusto peso, e che rispetti l'equilibrio di genere. Abbiamo la composizione quasi al completo: attendiamo ancora qualche disponibilità per renderla operativa il prima possibile». E Piendibene ha confermato che saranno sette assessori non legati esclusivamente ai partiti, ma ci saranno anche alcuni tecnici, come saranno anche affidate deleghe a consiglieri comunali o "esterni" competenti e che si sono spesi in campagna elettorale. Guardano fuori Palazzo del Pincio, c'è da vedere come la nuova amministrazione vorrà muoversi per altri incarichi: quelli al vertice di Csp, la presidenza dell'Osservatorio Ambientale ed il rappresentante del comitato di gestione. Per Csp, gli attuali vertici rappresentati dal presidente Fabrizio Lungarini, i consiglieri Matteo Mormino e Sonia Mazzucco ed il direttore generale Daniele Pistola, sono stati tutti nominati dall'amministrazione di centrodestra. Possibile quindi un cambio di rotta nella municipalizzata. Anche il rappresentante del Pincio in comitato di gestione dell'Adsp, l'architetto Emiliano Scotti, è stato nominato sotto la giunta Tedesco, a gennaio 2021; l'incarico dura quattro anni. C'è da capire se, questi pochi mesi il professionista rimarrà a Molo Vespucci, come fece Pino Lotto nel passaggio tra Cozzolino e Tedesco, o se invece è intenzione della nuova amministrazione cambiare il delegato del Comune, in attesa tra l'altro che venga nominato anche quello di Città metropolitana, dopo le dimissioni dello stesso Pino Lotto, candidato al consiglio comunale con la lista D'Antò. Infine l'osservatorio ambientale. Innanzitutto, considerata la presenza in giunta del M5S, bisognerà capire se il Comune deciderà di rimanere all'interno del consorzio o meno. E in quel caso c'è da indicare un nuovo presidente, considerate le dimissioni di Ivano Iacomelli, candidato con la lista Poletti. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cambiano gli scenari in vista del consiglio comunale di lunedì Daria Gaggi CIVITAVECCHIA - Niente più presidenza del consiglio ma un posto in giunta, probabilmente con un assessorato ad Urbanistica e Commercio. È questo l'incarico che potrebbe andare a ricoprire Vincenzo D'Antò, lasciando il ruolo di "notaio" della Pucci al dem Marco Di Gennaro. Sono le ultime indiscrezioni che arrivano da Palazzo del Pincio, in attesa dell'ufficializzazione della giunta e del primo consiglio comunale di lunedì pomeriggio. «Stiamo lavorando per mettere a punto una giunta - ha spiegato il sindaco Marco Piendibene oggi in diretta su Civonline Tv - che sia autorevole, che mantenga gli equilibri dando a chi mi ha sostenuto il giusto peso, e che rispetti l'equilibrio di genere. Abbiamo la composizione quasi al completo: attendiamo ancora qualche disponibilità per renderla operativa il prima possibile». E Piendibene ha confermato che saranno sette assessori non legati esclusivamente ai partiti, ma ci saranno anche alcuni tecnici, come saranno anche affidate deleghe a consiglieri comunali o "esterni" competenti e che si sono spesi in campagna elettorale. Guardano fuori Palazzo del Pincio, c'è da vedere come la nuova amministrazione vorrà muoversi per altri incarichi: quelli al vertice di Csp, la presidenza dell'Osservatorio Ambientale ed il rappresentante del comitato di gestione. Per Csp, gli attuali vertici rappresentati dal presidente Fabrizio Lungarini, i consiglieri Matteo Mormino e Sonia Mazzucco ed il direttore generale Daniele Pistola, sono stati tutti nominati dall'amministrazione di centrodestra. Possibile quindi un cambio di rotta nella municipalizzata. Anche il rappresentante del Pincio in comitato di gestione dell'Adsp, l'architetto Emiliano Scotti, è stato nominato sotto la giunta Tedesco, a gennaio 2021; l'incarico dura quattro anni. C'è da capire se, questi pochi mesi il professionista rimarrà a Molo Vespucci, come fece Pino Lotto nel passaggio tra Cozzolino e Tedesco, o se invece è intenzione della nuova amministrazione cambiare il delegato del Comune, in attesa tra l'altro che venga

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Anche la Lega Navale Italiana di Fiumicino al "Mare di legalità"

FIUMICINO - La sezione di Fiumicino della Lega Navale Italiana, a bordo di Spyros, con il presidente Fortini Armando, gli skipper Mauro Marchi, Alberto Piottante ed i Soci che hanno composto l'equipaggio Sergio Palmerini, Franco Petrarca, Alberto Esposito ha raggiunto, via mare, Ostia, per partecipare alla campagna "Mare di Legalità", promossa dalla Presidenza Nazionale di LNI, il cui evento inaugurale si è tenuto presso il **porto** turistico di Roma a Ostia, con l'autorevole presenza del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella il ministro dell'Interno Matteo Piantedosi, la presidente della Commissione parlamentare Antimafia Chiara Colosimo, il capo di Stato maggiore della Marina Militare Enrico Credendino, il capo della polizia Vittorio Pisani. La campagna "Mare di Legalità" costituisce il principale progetto nazionale della Lega Navale Italiana per il biennio 2024-25 e prevede l'impiego d'imbarcazioni confiscate alla criminalità organizzata, che sono state affidate dall'autorità giudiziaria all'associazione per lo svolgimento di attività di pubblico interesse, orientate all'educazione ai valori della legalità. "Mare di Legalità" nasce come un programma contenitore di iniziative trasversali ai compiti istituzionali della Lega Navale Italiana, che riguardano la promozione della cultura marittima, l'avvicinamento allo sport e alla formazione nautica per tutti, l'inclusione sociale e la protezione ambientale, con particolare attenzione al coinvolgimento nelle diverse attività associative di giovani e persone con disabilità o in condizione di disagio socio-economico. L'evento inaugurale della campagna a Ostia ha dato testimonianza del diverso utilizzo in favore della collettività di otto "barche della Legalità", che sono associate alla memoria e all'impegno di alcune vittime della mafia e del terrorismo. Spyros, la barca sottratta al malaffare e affidata alla Sezione di Fiumicino LNI è stata intitolata al Generale Carlo Alberto Dalla Chiesa noto per il suo impegno nella lotta contro il terrorismo delle brigate rosse prima e alla mafia poi, di cui sarà vittima. Commenti.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

M5S: D'Antò verso un assessorato

CIVITAVECCHIA - Niente più presidenza del consiglio ma un posto in giunta, probabilmente con un assessorato ad Urbanistica e Commercio. È questo l'incarico che potrebbe andare a ricoprire Vincenzo D'Antò, lasciando il ruolo di "notaio" della Pucci al dem Marco Di Gennaro. Sono le ultime indiscrezioni che arrivano da Palazzo del Pincio, in attesa dell'ufficializzazione della giunta e del primo consiglio comunale di lunedì pomeriggio. «Stiamo lavorando per mettere a punto una giunta - ha spiegato il sindaco Marco Piendibene oggi in diretta su Cionline Tv - che sia autorevole, che mantenga gli equilibri dando a chi mi ha sostenuto il giusto peso, e che rispetti l'equilibrio di genere. Abbiamo la composizione quasi al completo: attendiamo ancora qualche disponibilità per renderla operativa il prima possibile». E Piendibene ha confermato che saranno sette assessori non legati esclusivamente ai partiti, ma ci saranno anche alcuni tecnici, come saranno anche affidate deleghe a consiglieri comunali o "esterni" competenti e che si sono spesi in campagna elettorale. Guardano fuori Palazzo del Pincio, c'è da vedere come la nuova amministrazione vorrà muoversi per altri incarichi: quelli al vertice di Csp, la presidenza dell'Osservatorio Ambientale ed il rappresentante del comitato di gestione. Per Csp, gli attuali vertici rappresentati dal presidente Fabrizio Lungarini, i consiglieri Matteo Mormino e Sonia Mazzucco ed il direttore generale Daniele Pistola, sono stati tutti nominati dall'amministrazione di centrodestra. Possibile quindi un cambio di rotta nella municipalizzata. Anche il rappresentante del Pincio in comitato di gestione dell'Adsp, l'architetto Emiliano Scotti, è stato nominato sotto la giunta Tedesco, a gennaio 2021; l'incarico dura quattro anni. C'è da capire se, questi pochi mesi il professionista rimarrà a Molo Vespucci, come fece Pino Lotto nel passaggio tra Cozzolino e Tedesco, o se invece è intenzione della nuova amministrazione cambiare il delegato del Comune, in attesa tra l'altro che venga nominato anche quello di Città metropolitana, dopo le dimissioni dello stesso Pino Lotto, candidato al consiglio comunale con la lista D'Antò. Infine l'osservatorio ambientale. Innanzitutto, considerata la presenza in giunta del M5S, bisognerà capire se il Comune deciderà di rimanere all'interno del consorzio o meno. E in quel caso c'è da indicare un nuovo presidente, considerate le dimissioni di Ivano Iacomelli, candidato con la lista Poletti. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



La Provincia di Civitavecchia
M5S: D'Antò verso un assessorato

07/03/2024 21:23 Daria Geggi

CIVITAVECCHIA - Niente più presidenza del consiglio ma un posto in giunta, probabilmente con un assessorato ad Urbanistica e Commercio. È questo l'incarico che potrebbe andare a ricoprire Vincenzo D'Antò, lasciando il ruolo di "notaio" della Pucci al dem Marco Di Gennaro. Sono le ultime indiscrezioni che arrivano da Palazzo del Pincio, in attesa dell'ufficializzazione della giunta e del primo consiglio comunale di lunedì pomeriggio. «Stiamo lavorando per mettere a punto una giunta - ha spiegato il sindaco Marco Piendibene oggi in diretta su Cionline Tv - che sia autorevole, che mantenga gli equilibri dando a chi mi ha sostenuto il giusto peso, e che rispetti l'equilibrio di genere. Abbiamo la composizione quasi al completo: attendiamo ancora qualche disponibilità per renderla operativa il prima possibile». E Piendibene ha confermato che saranno sette assessori non legati esclusivamente ai partiti, ma ci saranno anche alcuni tecnici, come saranno anche affidate deleghe a consiglieri comunali o "esterni" competenti e che si sono spesi in campagna elettorale. Guardano fuori Palazzo del Pincio, c'è da vedere come la nuova amministrazione vorrà muoversi per altri incarichi: quelli al vertice di Csp, la presidenza dell'Osservatorio Ambientale ed il rappresentante del comitato di gestione. Per Csp, gli attuali vertici rappresentati dal presidente Fabrizio Lungarini, i consiglieri Matteo Mormino e Sonia Mazzucco ed il direttore generale Daniele Pistola, sono stati tutti nominati dall'amministrazione di centrodestra. Possibile quindi un cambio di rotta nella municipalizzata. Anche il rappresentante del Pincio in comitato di gestione dell'Adsp, l'architetto Emiliano Scotti, è stato nominato sotto la giunta Tedesco, a gennaio 2021; l'incarico dura quattro anni. C'è da capire se, questi pochi mesi il professionista rimarrà a Molo Vespucci, come fece Pino Lotto nel passaggio tra Cozzolino e Tedesco, o se invece è intenzione della nuova amministrazione cambiare il delegato del Comune, in attesa tra l'altro che venga nominato anche quello di Città metropolitana, dopo le dimissioni dello stesso Pino

Informare

Napoli

Il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso della Co.Na.Te.Co. nei confronti dell'AdSP di Napoli per i mancati dragaggi

Stabilito un risarcimento di 2,16 milioni di euro a fronte di un pregiudizio patrimoniale di 37,88 milioni lamentato in prima battuta dall'azienda Il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso presentato dalla Consorzio Napoletano Terminal Containers (Co.Na.Te.Co.) nei confronti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale confermando il diritto della società, che opera l'omonimo container terminal nel porto di Napoli, ad essere risarcita per i danni subiti a partire dal 2010 a seguito della mancata esecuzione dei lavori di dragaggio da parte dell'ente portuale. Con il ricorso l'impresa portuale aveva chiesto l'esecuzione della sentenza della Sezione V del Consiglio di Stato del 22 novembre 2022 sul ricorso proposto dalla società terminalista contro l'AdSP per la riforma della sentenza con cui nel 2016 il Tribunale Amministrativo Regionale per la Campania aveva accolto il ricorso condannando l'authority portuale al pagamento di un risarcimento, a seguito della quale l'AdSP aveva dichiarato la disponibilità a corrispondere un importo di circa 908mila euro a fronte di 37,88 milioni di euro di danni quantificati in prima battuta dall'impresa terminalista, di cui 14,1 milioni per i costi sostenuti per ovviare agli inconvenienti dovuti al ridotto pescaggio eseguendo lavori di sistemazione dei fondali in luogo dell'AdSP, nonché 9,5 milioni a titolo di attuale lucro cessante e 14,2 milioni a titolo di futuro lucro cessante per i mancati utili derivanti dalla maggiore movimentazione annua dei container. Co.Na.Te.Co. aveva ritenuto la proposta di risarcimento dell'ente portuale non rispettosa del giudicato del Tar e le due parti non erano divenute ad un accordo dopo una recente ordinanza interlocutoria del Consiglio di Stato che esortava le parti ad effettuare un calcolo dei container mediamente movimentabili. Nell'ultima sentenza il Consiglio di Stato ha rilevato che non essendo l'AdSP «pervenuta ad effettuare un accertamento in concreto, in senso conforme al giudicato, della quantità di containers effettivamente movimentabili nel periodo di riferimento per le annualità successive al 2010, l'unico criterio di cui può farsi applicazione in sede esecutiva è quello, generale, contenuto nella sentenza di primo grado, non riformata sul punto dalla sentenza ottemperanda, secondo cui tale quantità corrisponde alla misura di stima di 350.000 unità, alla quale va prudenzialmente applicato l'abbattimento del 30% rispetto ai volumi stimati dalla consulenza tecnica di parte ricorrente, proprio in quanto trattasi di valutazione di stima». La sentenza specifica che «va quindi affermato il principio, idoneo ad integrare il precetto giurisdizionale nella parte rimasta mancante, che anche per le annualità successive al 2010, così come lo si era già statuito con efficacia di giudicato per l'annualità 2010, vale la stima di massima basata sul dato di 350.000 containers con applicazione della prevista percentuale di abbattimento pari al 30% rispetto ai volumi stimati dalla consulenza tecnica di parte ricorrente», e spiega che «ciò consente,

Informare	
<p>Il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso della Co.Na.Te.Co. nei confronti dell'AdSP di Napoli per i mancati dragaggi</p>	
<p>07/03/2024 18:22</p>	
<p>Stabilito un risarcimento di 2,16 milioni di euro a fronte di un pregiudizio patrimoniale di 37,88 milioni lamentato in prima battuta dall'azienda Il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso presentato dalla Consorzio Napoletano Terminal Containers (Co.Na.Te.Co.) nei confronti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale confermando il diritto della società, che opera l'omonimo container terminal nel porto di Napoli, ad essere risarcita per i danni subiti a partire dal 2010 a seguito della mancata esecuzione dei lavori di dragaggio da parte dell'ente portuale. Con il ricorso l'impresa portuale aveva chiesto l'esecuzione della sentenza della Sezione V del Consiglio di Stato del 22 novembre 2022 sul ricorso proposto dalla società terminalista contro l'AdSP per la riforma della sentenza con cui nel 2016 il Tribunale Amministrativo Regionale per la Campania aveva accolto il ricorso condannando l'authority portuale al pagamento di un risarcimento, a seguito della quale l'AdSP aveva dichiarato la disponibilità a corrispondere un importo di circa 908mila euro a fronte di 37,88 milioni di euro di danni quantificati in prima battuta dall'impresa terminalista, di cui 14,1 milioni per i costi sostenuti per ovviare agli inconvenienti dovuti al ridotto pescaggio eseguendo lavori di sistemazione dei fondali in luogo dell'AdSP nonché 9,5 milioni a titolo di attuale lucro cessante e 14,2 milioni a titolo di futuro lucro cessante per i mancati utili derivanti dalla maggiore movimentazione annua dei container. Co.Na.Te.Co. aveva ritenuto la proposta di risarcimento dell'ente portuale non rispettosa del giudicato del Tar e le due parti non erano divenute ad un accordo dopo una recente ordinanza interlocutoria del Consiglio di Stato che esortava le parti ad effettuare un calcolo dei container mediamente movimentabili. Nell'ultima sentenza il Consiglio di Stato ha rilevato che non essendo l'AdSP «pervenuta ad effettuare un accertamento in concreto, in senso conforme al giudicato, della quantità di containers effettivamente movimentabili nel periodo di riferimento per le annualità successive al 2010, l'unico criterio di cui può farsi applicazione in sede esecutiva è quello, generale, contenuto nella sentenza di primo grado, non riformata sul punto dalla sentenza ottemperanda, secondo cui tale quantità corrisponde alla misura di stima di 350.000 unità, alla quale va prudenzialmente applicato l'abbattimento del 30% rispetto ai volumi stimati dalla consulenza tecnica di parte ricorrente, proprio in quanto trattasi di valutazione di stima». La sentenza specifica che «va quindi affermato il principio, idoneo ad integrare il precetto giurisdizionale nella parte rimasta mancante, che anche per le annualità successive al 2010, così come lo si era già statuito con efficacia di giudicato per l'annualità 2010, vale la stima di massima basata sul dato di 350.000 containers con applicazione della prevista percentuale di abbattimento pari al 30% rispetto ai volumi stimati dalla consulenza tecnica di parte ricorrente», e spiega che «ciò consente, in definitiva, di ritenere</p>	

Informare

Napoli

in definitiva, di ritenere corretta la somma pari ad euro 2.163.110,00 dovuta per il risarcimento del danno, sulla quale fino alla fine ha insistito il Consorzio nella impossibilità di addivenire ad una soluzione conciliativa, pure auspicata, con l'Autorità».

Informazioni Marittime

Napoli

Napoli, la Marina Militare ricorda Francesco Caracciolo

Cerimonia al borgo Santa Lucia organizzata dal comando logistico, a 225 anni dalla morte dell'ammiraglio prima borbone e poi rivoluzionario Stamani nel Borgo di Santa Lucia a Napoli, presso la chiesa di Santa Maria la Catena, il Comando Logistico della Marina Militare ha organizzato una breve cerimonia per ricordare la figura dell'ammiraglio Francesco Caracciolo, a 225 anni dalla sua morte avvenuta il 29 giugno 1799. Presieduta dall'ammiraglio di squadra Salvatore Vitiello, Comandante logistico Marina Militare e Comandante del Presidio militare interforze di Napoli, la commemorazione è culminata con la deposizione di una corona d'alloro sulla tomba dell'ammiraglio napoletano ubicata all'interno della chiesa. Presente una rappresentanza del locale Gruppo Associazione Nazionale Marinai d'Italia. Vissuto durante il Regno di Napoli, Francesco Caracciolo è nato a Napoli nel 1752, figlio del duca Michele dei Caracciolo di Brienza. È stato uno dei più importanti capitani della flotta al servizio del sovrano Ferdinando IV di Borbone. Ha partecipato all'assedio di Tolone del 1793, per espugnare la città dal controllo britannico e restaurare la monarchia dei Borboni. Nel 1795 ha combattuto nella battaglia di **Genova**, nella quale fu impedito ai francesi rivoluzionari lo sbarco in Corsica. Con la costituzione della Repubblica Partenopea francese post-rivoluzionaria, e rientrato a Napoli, Caracciolo si alienò dai borboni, contro i quali ha poi combattuto. Con la restaurazione del regno borbonico, e dopo una fuga a Calvizzano, un tempo feudo della famiglia, fu arrestato e il 30 giugno 1799 condannato a morte per impiccagione dopo un processo sommario. Condividi Tag napoli Articoli correlati.



Cerimonia al borgo Santa Lucia organizzata dal comando logistico, a 225 anni dalla morte dell'ammiraglio prima borbone e poi rivoluzionario Stamani nel Borgo di Santa Lucia a Napoli, presso la chiesa di Santa Maria la Catena, il Comando Logistico della Marina Militare ha organizzato una breve cerimonia per ricordare la figura dell'ammiraglio Francesco Caracciolo, a 225 anni dalla sua morte avvenuta il 29 giugno 1799. Presieduta dall'ammiraglio di squadra Salvatore Vitiello, Comandante logistico Marina Militare e Comandante del Presidio militare interforze di Napoli, la commemorazione è culminata con la deposizione di una corona d'alloro sulla tomba dell'ammiraglio napoletano ubicata all'interno della chiesa. Presente una rappresentanza del locale Gruppo Associazione Nazionale Marinai d'Italia. Vissuto durante il Regno di Napoli, Francesco Caracciolo è nato a Napoli nel 1752, figlio del duca Michele dei Caracciolo di Brienza. È stato uno dei più importanti capitani della flotta al servizio del sovrano Ferdinando IV di Borbone. Ha partecipato all'assedio di Tolone del 1793, per espugnare la città dal controllo britannico e restaurare la monarchia dei Borboni. Nel 1795 ha combattuto nella battaglia di Genova, nella quale fu impedito ai francesi rivoluzionari lo sbarco in Corsica. Con la costituzione della Repubblica Partenopea francese post-rivoluzionaria, e rientrato a Napoli, Caracciolo si alienò dai borboni, contro i quali ha poi combattuto. Con la restaurazione del regno borbonico, e dopo una fuga a Calvizzano, un tempo feudo della famiglia, fu arrestato e il 30 giugno 1799 condannato a morte per impiccagione dopo un processo sommario. Condividi Tag napoli Articoli correlati.

Transizione energetica e portualità, dibattito a Salerno

Si discute di ammodernamento dei sistemi portuali per la crescita "La portualità deve assumere una rete sovragregionale. Oggi il Mediterraneo vive una stagione assolutamente felice al di là delle vicende del contesto geopolitico che lasciano tutti in sospeso perché ad alcune domande non si riesce a dare una risposta. Fare rete tra la rete portuale del Mezzogiorno, pensare ad una infrastrutturazione adeguata, pensare a rendere i porti moderni come vogliono le compagnie e come vogliono gli operatori del settore, con le banchine elettrificate, la digitalizzazione dei processi burocratici e con una infrastruttura che debba garantire l'area stessa del porto oltre ad una razionale connessione fra il mare e l'entroterra. Sarebbe bello se ogni posto potesse avere un retroporto dove poter lavorare la merce e sarebbe anche bello se le città con il porto diventassero città portuali che è una cosa assolutamente diversa. In molte città non soltanto del Mezzogiorno, il contesto urbano sembra assolutamente separato e lontano rispetto al contesto portuale e invece abbiamo bisogno di aprirci al mare, in tutti i sensi, un nuovo approccio culturale. Il mare, oggi, torna ad essere al centro dell'agenda politica. Ci siamo accorti, soprattutto noi meridionali, che il mare come risorsa può diventare una preziosa carta da giocare per recuperare il divario economico con il Nord". A dirlo il Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, intervenuto questo pomeriggio al convegno dal tema "Ammodernamento dei sistemi portuali per la transizione energetica", organizzato dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Salerno al Grand Hotel. Nel servizio, le voci di: Nello Musumeci Ministro Protezione Civile e Politiche Mare Raffaele Tarateta Presidente Ordine Ingegneri Salerno **Andrea Annunziata** Pres. Autorità Portuale Tirreno Centrale.



(Sito) Ansa

Bari

Emiliano, in porto Manfredonia rimediamo a scempi paesaggistici

"È un passaggio epocale perché stiamo tornando indietro rispetto a scelte del passato rimediando anche ad una serie di scempi paesaggistici ed ambientali ma questo non vuole dire che non si continuerà a puntare sul porto di Manfredonia per una serie di attività che ci auguriamo si possano insediare nella zona industriale". Così il governatore della Puglia Michele Emiliano, questa mattina a Manfredonia (Foggia) dove partiranno le operazioni di demolizione dei nastri trasportatori del porto alti fondali. "Manfredonia - ha proseguito Emiliano - è una delle città meglio infrastrutturate della Puglia. Naturalmente sono anni che c'è una difficoltà industriale che abbiamo affrontato più volte". La giunta regionale ha approvato un protocollo di intesa con l'**Autorità di sistema portuale del Mare adriatico meridionale** e con il consorzio per l'Area di sviluppo industriale della provincia di Foggia, per procedere ai lavori di smantellamento. Da oltre 30 anni si attendevano interventi per i nastri trasportatori del pontile del bacino alti fondali del porto industriale di Manfredonia, che si protendono nel **mare** per 2 chilometri e mezzo. "La demolizione dei nastri trasportatori - ha sottolineato il presidente del consorzio asi di Foggia Agostino De Paolis - segna una svolta che consentirà finalmente lo sviluppo del porto e dell'area aeroportuale. La vicenda è stata segnata dall'inchiesta sui nastri trasportatori". Il riferimento è all'inchiesta della procura di Foggia iniziata a fine del 1992, che portò l'anno successivo all'arresto di 10 persone e alla notifica di avvisi di garanzia nei confronti di deputati che sfociò processo ribattezzato Nastri d'oro. "Si tratta - ha concluso De Paolis - di un'opera mai collaudata e consegnata al consorzio asi solo nel 2003. Adesso questa intesa con la regione Puglia e l'**autorità portuale** può portare ad una programmazione che consente lo sviluppo del porto".



Agenzia regionale 669.24 - Protocollo d'intesa per intervento di demolizione Nastri Trasportatori del Porto di Manfredonia

(AGENPARL) - mer 03 luglio 2024 **Manfredonia** Rinasce: il **Porto** Industriale della Capitanata pronto a rivoluzionare l'economia locale I nastri trasportatori del **porto** industriale di **Manfredonia** saranno smantellati per lasciare campo libero al maxi-investimento da 120 milioni di euro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza su quello che si avvia a essere il **Porto** industriale della Capitanata: "un'infrastruttura a servizio della Puglia e della sua parte settentrionale, la più prossima alle direttrici di traffico delle merci verso l'Italia e l'Europa", come ha sottolineato il presidente Michele Emiliano, stamattina, nel corso della conferenza stampa per illustrare la partenza dei lavori. L'incontro che si è svolto presso il Bacino Alti Fondali ha segnato un momento storico per l'infrastruttura portuale di **Manfredonia**, che diventa finalmente il **porto** industriale di riferimento per l'intera provincia di Foggia. Dopo oltre 20 anni di richieste per un rilancio strategico e per una connessione con alti snodi della logistica e dei trasporti, il progetto di trasformazione è ufficialmente in corso, con un investimento complessivo di 121 milioni di euro. "**Manfredonia** è una delle città meglio infrastrutturate della Puglia - ha detto il presidente Emiliano - Quello di oggi è un passaggio epocale perché stiamo rimediando a una serie di scempi paesaggistici e ambientali del passato. Liberato da questo impiccio, il **porto** tornerà ad essere ambientalmente sostenibile e utile per l'insediamento di nuove imprese". "Oggi scriviamo una pagina importante della storia di **Manfredonia** e del suo **porto**," ha dichiarato Vincenzo Leone, commissario straordinario dell'AdSPMAM. "Con questo intervento essenziale per la rifunzionalizzazione del Bacino Alti Fondali, eliminiamo una struttura inutilizzata da 30 anni, che ostacolava lo sviluppo del **porto**. Questo successo è frutto della sinergia tra tutti gli attori istituzionali, superando gli ostacoli che paralizzavano l'area operativa dello scalo industriale della Capitanata." "Dopo circa trent'anni, smantelliamo un'opera inutile e dannosa per l'economia del **porto**", ha detto il vicepresidente della Regione Puglia e assessore al Bilancio, Programmazione unitaria e alle Infrastrutture Raffaele Piemontese, sottolineando quanto l'investimento "trasformerà **Manfredonia** nel grande **porto** industriale di tutta la provincia di Foggia, connettendolo fisicamente via ferro alla grande piattaforma logistica e allo scalo merci che stiamo realizzando nell'area industriale di Foggia Incoronata". Anche l'Assessora ai Trasporti della Regione Puglia, Debora Ciliento, ha evidenziato l'importanza del progetto: "Si è scritta una bella pagina di politica che ha visto lavorare insieme diversi attori del territorio e della regione. Un risultato che cambierà la faccia di questo territorio e realizza una visione strategica



(AGENPARL) - mer 03 luglio 2024 Manfredonia Rinasce: il Porto Industriale della Capitanata pronto a rivoluzionare l'economia locale I nastri trasportatori del porto industriale di Manfredonia saranno smantellati per lasciare campo libero al maxi-investimento da 120 milioni di euro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza su quello che si avvia a essere il Porto industriale della Capitanata: "un'infrastruttura a servizio della Puglia e della sua parte settentrionale, la più prossima alle direttrici di traffico delle merci verso l'Italia e l'Europa", come ha sottolineato il presidente Michele Emiliano, stamattina, nel corso della conferenza stampa per illustrare la partenza dei lavori. L'incontro che si è svolto presso il Bacino Alti Fondali ha segnato un momento storico per l'infrastruttura portuale di Manfredonia, che diventa finalmente il porto industriale di riferimento per l'intera provincia di Foggia. Dopo oltre 20 anni di richieste per un rilancio strategico e per una connessione con alti snodi della logistica e dei trasporti, il progetto di trasformazione è ufficialmente in corso, con un investimento complessivo di 121 milioni di euro. "Manfredonia è una delle città meglio infrastrutturate della Puglia - ha detto il presidente Emiliano - Quello di oggi è un passaggio epocale perché stiamo rimediando a una serie di scempi paesaggistici e ambientali del passato. Liberato da questo impiccio, il porto tornerà ad essere ambientalmente sostenibile e utile per l'insediamento di nuove imprese". "Oggi scriviamo una pagina importante della storia di Manfredonia e del suo porto," ha dichiarato Vincenzo Leone, commissario straordinario dell'AdSPMAM. "Con questo intervento essenziale per la rifunzionalizzazione del Bacino Alti Fondali, eliminiamo una struttura inutilizzata da 30 anni, che ostacolava lo sviluppo del porto. Questo successo è frutto della sinergia tra tutti gli attori istituzionali, superando gli ostacoli che paralizzavano l'area operativa dello scalo industriale della Capitanata." "Dopo circa trent'anni, smantelliamo un'opera inutile e dannosa per l'economia del porto", ha detto il vicepresidente della Regione Puglia e assessore al Bilancio, Programmazione unitaria e alle Infrastrutture Raffaele Piemontese, sottolineando quanto l'investimento "trasformerà Manfredonia nel grande porto industriale di tutta la provincia di Foggia, connettendolo fisicamente via ferro alla grande piattaforma logistica e allo scalo merci che stiamo realizzando nell'area industriale di Foggia Incoronata". Anche l'Assessora ai Trasporti della Regione Puglia, Debora Ciliento, ha evidenziato l'importanza del progetto: "Si è scritta una bella pagina di politica che ha visto lavorare insieme diversi attori del territorio e della regione. Un risultato che cambierà la faccia di questo territorio e realizza una visione strategica

Agenparl

Manfredonia

di rilancio del **porto** industriale di **Manfredonia**, condivisa tra Regione Puglia, Comune di **Manfredonia**, AdSPMAM, Consorzio ASI Foggia e RFI, in perfetta coerenza con quanto definito nel Piano Regionale delle Merci e della Logistica, che si propone di incentivare il trasporto su ferro, migliorare l'accessibilità portuale, garantire i collegamenti di ultimo miglio, così da favorire il riequilibrio modale, e nel Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030." Il Sindaco di **Manfredonia**, Domenico La Marca, ha dichiarato: "Non c'era modo migliore per cominciare. La demolizione dei nastri rappresenta un cambio di pagina. **Manfredonia** è chiamata a diventare un punto di riferimento per lo sviluppo, grazie al **porto**, all'area industriale, alla ferrovia e all'aeroporto, ma soprattutto con il gioco di squadra delle realtà locali." È intervenuto anche il consigliere Paolo Campo, ex sindaco di **Manfredonia**: "Oggi è una giornata storica per **Manfredonia**. Ci ricorderemo dell'amministrazione di Michele Emiliano perché ha segnato i prossimi cinquant'anni della città, avendo fiducia nel territorio e ascoltando chi lo conosceva. Dopo trent'anni, rimuoviamo una struttura inutile e apriamo l'area retroportuale a nuovi sviluppi. Emiliano ha sempre ascoltato e agito per il bene della città, finanziando interventi cruciali come lo snodo di Incoronata. Queste azioni garantiranno una configurazione dignitosa al nostro **porto**, permettendo di riammirare il Gargano e il mare. Continueremo a lavorare per il treno, perché non ci rassegniamo e sappiamo aspettare." La conferenza ha visto anche la presenza del sindaco di Mattinata Michele Bisceglia e del sindaco di Cerignola e consigliere di amministrazione del consorzio ASI Francesco Bonito. Il progetto prevede due interventi principali: lo smantellamento degli inutilizzati nastri trasportatori e il ripristino della connessione ferroviaria con l'area industriale di Foggia Incoronata. I nastri trasportatori, della lunghezza di circa 2,5 km, non sono mai entrati in funzione e hanno rappresentato un ostacolo significativo per l'operatività portuale. La loro rimozione, confermata dall'AdSPMAM e dal Consorzio ASI-Foggia, è necessaria per lo sviluppo dei traffici portuali e per consentire nuovi investimenti. Il ripristino della connessione ferroviaria, noto come linea Frattarolo, collegherà il **porto** alla linea ferroviaria adriatica e tirrenica, migliorando l'accessibilità portuale e la logistica delle merci. Questa infrastruttura è finanziata con 80 milioni di euro provenienti dal programma di interventi infrastrutturali sinergici e complementari al PNRR e 41 milioni di euro in attuazione delle misure previste dal PNRR per le Zone Economiche Speciali (ZES). Con questi interventi, il **Porto** di **Manfredonia** si prepara a diventare un hub strategico per la logistica e il trasporto merci, con benefici significativi per l'economia regionale e nazionale. Link dichiarazione Emiliano <http://rpu.gl/RHS4oLink> dichiarazione Piemontese <http://rpu.gl/jxOeRLink> dichiarazione Cilento <http://rpu.gl/ngxJpLink> dichiarazione La Marca <http://rpu.gl/hEgENLink> immagini di copertura <http://rpu.gl/PgjDr>.

Il Nautilus

Manfredonia

Manfredonia rinasce, il Porto Industriale della Capitanata pronto a rivoluzionare l'economia locale

I nastri trasportatori del **porto** industriale di **Manfredonia** saranno smantellati per lasciare campo libero al maxi-investimento da 120 milioni di euro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza su quello che si avvia a essere il **Porto** industriale della Capitanata: "un'infrastruttura al servizio della Puglia e della sua parte settentrionale, la più prossima alle direttrici di traffico delle merci verso l'Italia e l'Europa", come ha sottolineato il presidente Michele Emiliano, stamattina, nel corso della conferenza stampa per illustrare la partenza dei lavori. L'incontro che si è svolto presso il Bacino Alti Fondali ha segnato un momento storico per l'infrastruttura portuale di **Manfredonia**, che diventa finalmente il **porto** industriale di riferimento per l'intera provincia di #Foggia. Dopo oltre 20 anni di richieste per un rilancio strategico e per una connessione con alti snodi della logistica e dei trasporti, il progetto di trasformazione è ufficialmente in corso, con un investimento complessivo di 121 milioni di euro. "**Manfredonia** è una delle città meglio infrastrutturate della Puglia - ha detto il presidente Emiliano - Quello di oggi è un passaggio epocale perché stiamo rimediando a una serie di scempi paesaggistici e ambientali del passato.

Liberato da questo impiccio, il **porto** tornerà ad essere ambientalmente sostenibile e utile per l'insediamento di nuove imprese". "Oggi scriviamo una pagina importante della storia di **Manfredonia** e del suo **porto**," ha dichiarato Vincenzo Leone, commissario straordinario dell'AdSPMAM. "Con questo intervento essenziale per la rifunzionalizzazione del Bacino Alti Fondali, eliminiamo una struttura inutilizzata da 30 anni, che ostacolava lo sviluppo del **porto**. Questo successo è frutto della sinergia tra tutti gli attori istituzionali, superando gli ostacoli che paralizzavano l'area operativa dello scalo industriale della Capitanata." "Dopo circa trent'anni, smantelliamo un'opera inutile e dannosa per l'economia del **porto**", ha detto il vicepresidente della Regione Puglia e assessore al Bilancio. Programmazione unitaria e alle Infrastrutture Raffaele Piemontese, sottolineando quanto l'investimento "trasformerà **Manfredonia** nel grande **porto** industriale di tutta la provincia di Foggia, connettendolo fisicamente via ferro alla grande piattaforma logistica e allo scalo merci che stiamo realizzando nell'area industriale di Foggia Incoronata". Anche l'Assessora ai Trasporti della Regione Puglia, Debora Ciliento, ha evidenziato l'importanza del progetto: "Si è scritta una bella pagina di politica che ha visto lavorare insieme diversi attori del territorio e della regione. Un risultato che cambierà la faccia di questo territorio e realizza una visione strategica di rilancio del **porto** industriale di **Manfredonia**, condivisa tra Regione Puglia, Comune di **Manfredonia**, AdSPMAM, Consorzio ASI Foggia e RFI, in perfetta coerenza con quanto



I nastri trasportatori del porto industriale di Manfredonia saranno smantellati per lasciare campo libero al maxi-investimento da 120 milioni di euro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza su quello che si avvia a essere il Porto industriale della Capitanata: "un'infrastruttura al servizio della Puglia e della sua parte settentrionale, la più prossima alle direttrici di traffico delle merci verso l'Italia e l'Europa", come ha sottolineato il presidente Michele Emiliano, stamattina, nel corso della conferenza stampa per illustrare la partenza dei lavori. L'incontro che si è svolto presso il Bacino Alti Fondali ha segnato un momento storico per l'infrastruttura portuale di Manfredonia, che diventa finalmente il porto industriale di riferimento per l'intera provincia di #Foggia. Dopo oltre 20 anni di richieste per un rilancio strategico e per una connessione con alti snodi della logistica e dei trasporti, il progetto di trasformazione è ufficialmente in corso, con un investimento complessivo di 121 milioni di euro. "Manfredonia è una delle città meglio infrastrutturate della Puglia - ha detto il presidente Emiliano - Quello di oggi è un passaggio epocale perché stiamo rimediando a una serie di scempi paesaggistici e ambientali del passato. Liberato da questo impiccio, il porto tornerà ad essere ambientalmente sostenibile e utile per l'insediamento di nuove imprese". "Oggi scriviamo una pagina importante della storia di Manfredonia e del suo porto," ha dichiarato Vincenzo Leone, commissario straordinario dell'AdSPMAM. "Con questo intervento essenziale per la rifunzionalizzazione del Bacino Alti Fondali, eliminiamo una struttura inutilizzata da 30 anni, che ostacolava lo sviluppo del porto. Questo successo è frutto della sinergia tra tutti gli attori istituzionali, superando gli ostacoli che paralizzavano l'area operativa dello scalo industriale della Capitanata." "Dopo circa trent'anni, smantelliamo un'opera inutile e dannosa per l'economia del porto", ha detto il vicepresidente della Regione Puglia e assessore al Bilancio.

Il Nautilus

Manfredonia

definito nel Piano Regionale delle Merci e della Logistica, che si propone di incentivare il trasporto su ferro, migliorare l'accessibilità portuale, garantire i collegamenti di ultimo miglio, così da favorire il riequilibrio modale, e nel Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030." Il Sindaco del Comune di **Manfredonia**, Domenico La Marca, ha dichiarato: "Non c'era modo migliore per cominciare. La demolizione dei nastri rappresenta un cambio di pagina. **Manfredonia** è chiamata a diventare un punto di riferimento per lo sviluppo, grazie al **porto**, all'area industriale, alla ferrovia e all'aeroporto, ma soprattutto con il gioco di squadra delle realtà locali." È intervenuto anche il consigliere Paolo Campo, ex sindaco di **Manfredonia**: "Oggi è una giornata storica per **Manfredonia**. Ci ricorderemo dell'amministrazione di Michele Emiliano perché ha segnato i prossimi cinquant'anni della città, avendo fiducia nel territorio e ascoltando chi lo conosceva. Dopo trent'anni, rimuoviamo una struttura inutile e apriamo l'area retroportuale a nuovi sviluppi. Emiliano ha sempre ascoltato e agito per il bene della città, finanziando interventi cruciali come lo snodo di Incoronata. Queste azioni garantiranno una configurazione dignitosa al nostro **porto**, permettendo di riammirare il Gargano e il mare. Continueremo a lavorare per il treno, perché non ci rassegniamo e sappiamo aspettare." La conferenza ha visto anche la presenza del sindaco di Mattinata Michele Bisceglia e del sindaco di Cerignola e consigliere di amministrazione del consorzio ASI Francesco Bonito. Il progetto prevede due interventi principali: lo smantellamento degli inutilizzati nastri trasportatori e il ripristino della connessione ferroviaria con l'area industriale di Foggia Incoronata. I nastri trasportatori, della lunghezza di circa 2,5 km, non sono mai entrati in funzione e hanno rappresentato un ostacolo significativo per l'operatività portuale. La loro rimozione, confermata dall'AdSPMAM e dal Consorzio ASI-Foggia, è necessaria per lo sviluppo dei traffici portuali e per consentire nuovi investimenti. Il ripristino della connessione ferroviaria, noto come linea Frattarolo, collegherà il **porto** alla linea ferroviaria adriatica e tirrenica, migliorando l'accessibilità portuale e la logistica delle merci. Questa infrastruttura è finanziata con 80 milioni di euro provenienti dal programma di interventi infrastrutturali sinergici e complementari al PNRR e 41 milioni di euro in attuazione delle misure previste dal PNRR per le Zone Economiche Speciali (ZES). Con questi interventi, il **Porto** di **Manfredonia** si prepara a diventare un hub strategico per la logistica e il trasporto merci, con benefici significativi per l'economia regionale e nazionale.

Puglia Live

Manfredonia

Manfredonia Rinasce: il Porto Industriale della Capitanata pronto a rivoluzionare l'economia locale

I nastri trasportatori del **porto** industriale di **Manfredonia** saranno smantellati per lasciare campo libero al maxi-investimento da 120 milioni di euro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza su quello che si avvia a essere il **Porto** industriale della Capitanata: "un'infrastruttura a servizio della Puglia e della sua parte settentrionale, la più prossima alle direttrici di traffico delle merci verso l'Italia e l'Europa", come ha sottolineato il presidente Michele Emiliano, stamattina, nel corso della conferenza stampa per illustrare la partenza dei lavori. L'incontro che si è svolto presso il Bacino Alti Fondali ha segnato un momento storico per l'infrastruttura portuale di **Manfredonia**, che diventa finalmente il **porto** industriale di riferimento per l'intera provincia di Foggia. Dopo oltre 20 anni di richieste per un rilancio strategico e per una connessione con alti snodi della logistica e dei trasporti, il progetto di trasformazione è ufficialmente in corso, con un investimento complessivo di 121 milioni di euro. "**Manfredonia** è una delle città meglio infrastrutturate della Puglia - ha detto il presidente Emiliano - Quello di oggi è un passaggio epocale perché stiamo rimediando a una serie di scempi paesaggistici e ambientali del passato.

Liberato da questo impiccio, il **porto** tornerà ad essere ambientalmente sostenibile e utile per l'insediamento di nuove imprese". "Oggi scriviamo una pagina importante della storia di **Manfredonia** e del suo **porto**," ha dichiarato Vincenzo Leone, commissario straordinario dell'AdSPMAM. "Con questo intervento essenziale per la rifunzionalizzazione del Bacino Alti Fondali, eliminiamo una struttura inutilizzata da 30 anni, che ostacolava lo sviluppo del **porto**. Questo successo è frutto della sinergia tra tutti gli attori istituzionali, superando gli ostacoli che paralizzavano l'area operativa dello scalo industriale della Capitanata." "Dopo circa trent'anni, smantelliamo un'opera inutile e dannosa per l'economia del **porto**", ha detto il vicepresidente della Regione Puglia e assessore al Bilancio. Programmazione unitaria e alle Infrastrutture Raffaele Piemontese, sottolineando quanto l'investimento "trasformerà **Manfredonia** nel grande **porto** industriale di tutta la provincia di Foggia, connettendolo fisicamente via ferro alla grande piattaforma logistica e allo scalo merci che stiamo realizzando nell'area industriale di Foggia Incoronata". Anche l'Assessora ai Trasporti della Regione Puglia, Debora Ciliento, ha evidenziato l'importanza del progetto: "Si è scritta una bella pagina di politica che ha visto lavorare insieme diversi attori del territorio e della regione. Un risultato che cambierà la faccia di questo territorio e realizza una visione strategica di rilancio del **porto** industriale di **Manfredonia**, condivisa tra Regione Puglia, Comune di **Manfredonia**, AdSPMAM, Consorzio ASI Foggia e RFI, in perfetta coerenza con quanto



07/03/2024 18:29

I nastri trasportatori del porto industriale di Manfredonia saranno smantellati per lasciare campo libero al maxi-investimento da 120 milioni di euro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza su quello che si avvia a essere il Porto industriale della Capitanata: "un'infrastruttura a servizio della Puglia e della sua parte settentrionale, la più prossima alle direttrici di traffico delle merci verso l'Italia e l'Europa", come ha sottolineato il presidente Michele Emiliano, stamattina, nel corso della conferenza stampa per illustrare la partenza dei lavori. L'incontro che si è svolto presso il Bacino Alti Fondali ha segnato un momento storico per l'infrastruttura portuale di Manfredonia, che diventa finalmente il porto industriale di riferimento per l'intera provincia di Foggia. Dopo oltre 20 anni di richieste per un rilancio strategico e per una connessione con alti snodi della logistica e dei trasporti, il progetto di trasformazione è ufficialmente in corso, con un investimento complessivo di 121 milioni di euro. "Manfredonia è una delle città meglio infrastrutturate della Puglia - ha detto il presidente Emiliano - Quello di oggi è un passaggio epocale perché stiamo rimediando a una serie di scempi paesaggistici e ambientali del passato. Liberato da questo impiccio, il porto tornerà ad essere ambientalmente sostenibile e utile per l'insediamento di nuove imprese". "Oggi scriviamo una pagina importante della storia di Manfredonia e del suo porto," ha dichiarato Vincenzo Leone, commissario straordinario dell'AdSPMAM. "Con questo intervento essenziale per la rifunzionalizzazione del Bacino Alti Fondali, eliminiamo una struttura inutilizzata da 30 anni, che ostacolava lo sviluppo del porto. Questo successo è frutto della sinergia tra tutti gli attori istituzionali, superando gli ostacoli che paralizzavano l'area operativa dello scalo industriale della Capitanata." "Dopo circa trent'anni, smantelliamo un'opera inutile e dannosa per l'economia del porto", ha detto il vicepresidente della Regione Puglia e assessore al Bilancio.

Puglia Live

Manfredonia

definito nel Piano Regionale delle Merci e della Logistica, che si propone di incentivare il trasporto su ferro, migliorare l'accessibilità portuale, garantire i collegamenti di ultimo miglio, così da favorire il riequilibrio modale, e nel Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030." Il Sindaco di **Manfredonia**, Domenico La Marca, ha dichiarato: "Non c'era modo migliore per cominciare. La demolizione dei nastri rappresenta un cambio di pagina. **Manfredonia** è chiamata a diventare un punto di riferimento per lo sviluppo, grazie al **porto**, all'area industriale, alla ferrovia e all'aeroporto, ma soprattutto con il gioco di squadra delle realtà locali." È intervenuto anche il consigliere Paolo Campo, ex sindaco di **Manfredonia**: "Oggi è una giornata storica per **Manfredonia**. Ci ricorderemo dell'amministrazione di Michele Emiliano perché ha segnato i prossimi cinquant'anni della città, avendo fiducia nel territorio e ascoltando chi lo conosceva. Dopo trent'anni, rimuoviamo una struttura inutile e apriamo l'area retroportuale a nuovi sviluppi. Emiliano ha sempre ascoltato e agito per il bene della città, finanziando interventi cruciali come lo snodo di Incoronata. Queste azioni garantiranno una configurazione dignitosa al nostro **porto**, permettendo di riammirare il Gargano e il mare. Continueremo a lavorare per il treno, perché non ci rassegniamo e sappiamo aspettare." La conferenza ha visto anche la presenza del sindaco di Mattinata Michele Bisceglia e del sindaco di Cerignola e consigliere di amministrazione del consorzio ASI Francesco Bonito. Il progetto prevede due interventi principali: lo smantellamento degli inutilizzati nastri trasportatori e il ripristino della connessione ferroviaria con l'area industriale di Foggia Incoronata. I nastri trasportatori, della lunghezza di circa 2,5 km, non sono mai entrati in funzione e hanno rappresentato un ostacolo significativo per l'operatività portuale. La loro rimozione, confermata dall'AdSPMAM e dal Consorzio ASI-Foggia, è necessaria per lo sviluppo dei traffici portuali e per consentire nuovi investimenti. Il ripristino della connessione ferroviaria, noto come linea Frattarolo, collegherà il **porto** alla linea ferroviaria adriatica e tirrenica, migliorando l'accessibilità portuale e la logistica delle merci. Questa infrastruttura è finanziata con 80 milioni di euro provenienti dal programma di interventi infrastrutturali sinergici e complementari al PNRR e 41 milioni di euro in attuazione delle misure previste dal PNRR per le Zone Economiche Speciali (ZES). Con questi interventi, il **Porto** di **Manfredonia** si prepara a diventare un hub strategico per la logistica e il trasporto merci, con benefici significativi per l'economia regionale e nazionale. [Link dichiarazione Emiliano](#) [Link dichiarazione Piemontese](#) [Link dichiarazione Cilento](#) [Link dichiarazione La Marca](#) [Link immagini di copertura](#).

Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

ADSP DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO - PASQUALE FARAONE NOMINATO SEGRETARIO GENERALE FF

Il Comitato di Gestione, riunito in via straordinaria, ha ratificato all'unanimità la nomina di Segretario Generale ff dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio al dirigente Pasquale Faraone, su proposta del presidente **Andrea Agostinelli**. Il dirigente dell'Area Amministrativa subentra al dott. Alessandro Guerri che, per motivazioni esterne all'Ente, ha lasciato l'incarico ricoperto dallo scorso gennaio. Gioia Tauro, 14 giugno 2024 - Nel corso della riunione, il presidente **Agostinelli**, nel ringraziare il dott. Guerri per il cospicuo lavoro svolto, ha spiegato la necessità di procedere ad una scelta di un nuovo Segretario Generale con una procedura celere ed interna, al fine di assicurare continuità all'operatività dell'Ente. Dal canto suo, il dirigente Faraone, nell'accettare l'incarico, ha ringraziato il presidente **Andrea Agostinelli** e i membri del Comitato di Gestione per la fiducia accordatagli, garantendo continuità nel suo operato con senso dello Stato, volontà di perseguire l'interesse pubblico e spirito di abnegazione.

Informatore Navale

ADSP DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO - PASQUALE FARAONE NOMINATO SEGRETARIO GENERALE FF



07/03/2024 14:00

Il Comitato di Gestione, riunito in via straordinaria, ha ratificato all'unanimità la nomina di Segretario Generale ff dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio al dirigente Pasquale Faraone, su proposta del presidente **Andrea Agostinelli**. Il dirigente dell'Area Amministrativa subentra al dott. Alessandro Guerri che, per motivazioni esterne all'Ente, ha lasciato l'incarico ricoperto dallo scorso gennaio. Gioia Tauro, 14 giugno 2024 - Nel corso della riunione, il presidente **Agostinelli**, nel ringraziare il dott. Guerri per il cospicuo lavoro svolto, ha spiegato la necessità di procedere ad una scelta di un nuovo Segretario Generale con una procedura celere ed interna, al fine di assicurare continuità all'operatività dell'Ente. Dal canto suo, il dirigente Faraone, nell'accettare l'incarico, ha ringraziato il presidente **Andrea Agostinelli** e i membri del Comitato di Gestione per la fiducia accordatagli, garantendo continuità nel suo operato con senso dello Stato, volontà di perseguire l'interesse pubblico e spirito di abnegazione.

Droni da guerra sequestrati a Gioia Tauro, indaga la procura di Palmi

Erano all'interno di container diretti in Libia, che avrebbero dovuto trasportare componenti di pale eoliche Il mistero dei droni da guerra scoperti dalla Guardia di Finanza al porto di Gioia Tauro . Erano all'interno di alcuni container provenienti dalla Cina e diretti in Libia , che avrebbero dovuto trasportare componenti di generatori eolici. Indaga la procura di Palmi. Interviste a: Emanuele Crescenti, procuratore di Palmi.



Travelnostop

Catania

Torna crociera Disney a Catania: 3.457 passeggeri sulla Dream

Ritorna la nave da crociera della Disney Cruise nel porto di Catania: 3457 passeggeri a bordo della "Disney Dream" pronti a scendere e scoprire le bellezze siciliane, dall'Etna a Taormina, dalle Gole dell'Alcantara alla visita di Siracusa, dal centro storico etneo al giro in barca a largo di Giardini Naxos. Molti turisti hanno scelto di seguire le lezioni per imparare a fare gli arancini nella villa del Gelso. Ad accogliere la nave il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale **Francesco Di Sarcina** insieme col sindaco di Catania Enrico Trantino e il contrammiraglio Antonio Ranieri, direttore marittimo della Sicilia Orientale, che sono saliti a bordo per dare il benvenuto all'equipaggio, consegnare alcuni crest al comandante Ivo Brnabic e visitare la nave, interamente dedicata al mondo dei cartoon. Con loro il commissario della Polizia di Frontiera Santi Zuccarello, la general manager del Catania Cruise Terminal Raffaella Del Prete e Valentina Mammana, direttore artistico dell'Infiorata di Noto, la quale ha realizzato con l'associazione Cultuartenoto l'opera "Welcome to Catania": 10 ore per disegnare con la tecnica del sale 70 mq che ritraggono la scritta di benvenuto, i loghi Adsp e Disney e alcuni luoghi caratteristici di Catania tra cui Etna, Duomo e Castell'Ursino, oltre al simbolo etneo dell'elefante sostituito con Dumbo. Durante la visita istituzionale a sorpresa è spuntato "Topolino".



Ritorna la nave da crociera della Disney Cruise nel porto di Catania: 3457 passeggeri a bordo della "Disney Dream" pronti a scendere e scoprire le bellezze siciliane, dall'Etna a Taormina, dalle Gole dell'Alcantara alla visita di Siracusa, dal centro storico etneo al giro in barca a largo di Giardini Naxos. Molti turisti hanno scelto di seguire le lezioni per imparare a fare gli arancini nella villa del Gelso. Ad accogliere la nave il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Francesco Di Sarcina insieme col sindaco di Catania Enrico Trantino e il contrammiraglio Antonio Ranieri, direttore marittimo della Sicilia Orientale, che sono saliti a bordo per dare il benvenuto all'equipaggio, consegnare alcuni crest al comandante Ivo Brnabic e visitare la nave, interamente dedicata al mondo dei cartoon. Con loro il commissario della Polizia di Frontiera Santi Zuccarello, la general manager del Catania Cruise Terminal Raffaella Del Prete e Valentina Mammana, direttore artistico dell'Infiorata di Noto, la quale ha realizzato con l'associazione Cultuartenoto l'opera "Welcome to Catania": 10 ore per disegnare con la tecnica del sale 70 mq che ritraggono la scritta di benvenuto, i loghi Adsp e Disney e alcuni luoghi caratteristici di Catania tra cui Etna, Duomo e Castell'Ursino, oltre al simbolo etneo dell'elefante sostituito con Dumbo. Durante la visita istituzionale a sorpresa è spuntato "Topolino".

Vetrina Tv

Catania

Torna la crociera Disney a Catania: 3457 passeggeri sulla 'Dream', alcuni a lezione di arancino

Ritorna la nave da crociera della Disney Cruise nel porto di Catania: 3457 passeggeri a bordo della 'Disney Dream' pronti a scendere e scoprire le bellezze siciliane, dall'Etna a Taormina, dalle Go

Vetrinatv

Ritorna la nave da crociera della Disney Cruise nel porto di Catania: 3457 passeggeri a bordo della 'Disney Dream' pronti a scendere e scoprire le bellezze siciliane, dall'Etna a Taormina, dalle Gole dell'Alcantara alla visita di Siracusa, dal centro storico etneo al giro in barca a largo di Giardini Naxos. Molti turisti hanno scelto di seguire le lezioni di come fare gli arancini nella villa del Gelso. Ad accogliere la nave il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale **Francesco Di Sarcina** insieme col sindaco di Catania Enrico Trantino e il contrammiraglio Antonio Ranieri, direttore marittimo della Sicilia Orientale, che sono saliti a bordo per dare il benvenuto all'equipaggio, consegnare alcuni crest al comandante Ivo Brnabic e visitare la splendida imbarcazione, interamente dedicata al mondo dei cartoon. Con loro il commissario della Polizia di Frontiera Santi Zuccarello, la general manager del Catania Cruise Terminal Raffaella Del Prete e Valentina Mammana, direttore artistico dell'Infiorata di Noto, la quale ha realizzato con l'associazione Cultuartenoto l'opera 'Welcome to Catania': 10 ore per disegnare con la tecnica del sale 70 mq che ritraggono la scritta di benvenuto, i loghi Adsp e Disney e alcuni luoghi caratteristici di Catania tra cui Etna, Duomo e Castell'Ursino, oltre al simbolo etneo dell'elefante sostituito con Dumbo. Durante la visita istituzionale a sorpresa è spuntato 'Topolino'. La Disney Dream, gemella della Disney Fantasy, proviene da La Valletta e, dopo Catania, è diretta a Palma de Maiorca: vanta due teatri, tre piscine di acqua dolce, un mini-golf, simulatori digitali di sport, un vero campo da basket (full-size), un campo da pallavolo, un'area dedicata al tennis da tavolo e il primo "water roller coaster", chiamato "AquaDuck", uno scivolo lungo 233,17 m, lungo e tortuoso che si snoda di 13 metri.



Ritorna la nave da crociera della Disney Cruise nel porto di Catania: 3457 passeggeri a bordo della 'Disney Dream' pronti a scendere e scoprire le bellezze siciliane, dall'Etna a Taormina, dalle Gole dell'Alcantara alla visita di Siracusa, dal centro storico etneo al giro in barca a largo di Giardini Naxos. Molti turisti hanno scelto di seguire le lezioni di come fare gli arancini nella villa del Gelso. Ad accogliere la nave il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Francesco Di Sarcina insieme col sindaco di Catania Enrico Trantino e il contrammiraglio Antonio Ranieri, direttore marittimo della Sicilia Orientale, che sono saliti a bordo per dare il benvenuto all'equipaggio, consegnare alcuni crest al comandante Ivo Brnabic e visitare la splendida imbarcazione, interamente dedicata al mondo dei cartoon. Con loro il commissario della Polizia di Frontiera Santi Zuccarello, la general manager del Catania Cruise Terminal Raffaella Del Prete e Valentina Mammana, direttore artistico dell'Infiorata di Noto, la quale ha realizzato con l'associazione Cultuartenoto l'opera 'Welcome to Catania': 10 ore per disegnare con la tecnica del sale 70 mq che ritraggono la scritta di benvenuto, i loghi Adsp e Disney e alcuni luoghi caratteristici di Catania tra cui Etna, Duomo e Castell'Ursino, oltre al simbolo etneo dell'elefante sostituito con Dumbo. Durante la visita istituzionale a sorpresa è spuntato Topolino. La Disney Dream, gemella della Disney Fantasy, proviene da La Valletta e, dopo Catania, è diretta a Palma de Maiorca: vanta due teatri, tre piscine di acqua dolce, un mini-golf, simulatori digitali di sport, un vero campo da basket (full-size), un campo da pallavolo, un'area dedicata al tennis da tavolo e il primo "water roller coaster", chiamato "AquaDuck", uno scivolo lungo 233,17 m, lungo e tortuoso che si snoda di 13 metri.

(Sito) Ansa

Palermo, Termini Imerese

Concorso fotografico sul Festino di Santa Rosalia a Palermo

Il Comune di Palermo indice un concorso fotografico dal titolo Palermo rifiorisce con Santa Rosalia per selezionare scatti sui festeggiamenti del Quattrocentesimo anniversario del Festino di Santa Rosalia, che avranno luogo il 14 e 15 luglio 2024, che confluiranno in una mostra permanente allestita come prima sede alla Galleria d'Arte Moderna dal 4 settembre a dicembre 2024. Le immagini dovranno essere inviate a partire dal 16 luglio ed entro e non oltre le ore 12.00 del 25 luglio 2024 a gruppolavorofestino@comune.palermo.it. Link al bando:

<https://www.comune.palermo.it/palermo-informa-dettaglio.php?tp=4>

&id=41031. Il concorso è rivolto a fotoreporter iscritti all'Albo nazionale dei giornalisti o rappresentanti della stampa estera e a fotografi, non iscritti all'Albo, che abbiano pubblicato servizi fotografici o reportage in testate giornalistiche italiane o estere. Gli scatti dovranno riguardare uno o più momenti dei festeggiamenti del 14 e 15 luglio prossimi e potranno essere ammesse a concorso da una a tre foto per ciascun autore. Una commissione giudicatrice selezionerà fino ad un massimo di 30 opere che meglio abbiano saputo interpretare lo spirito e le emozioni di questo Quattrocentesimo anniversario rosaliano. La stessa commissione assegnerà un riconoscimento per ciascuna sezione di concorso, il Premio Santa Rosalia. "Il Quattrocentesimo anniversario del Festino è entrato nel vivo e le giornate del 14 e 15 luglio coinvolgeranno i palermitani in un'esperienza unica di cui vogliamo resti traccia e documentazione. Il concorso nasce proprio dall'esigenza di dare spazio a una categoria professionale che ogni anno racconta con noi il Festino e che, quest'anno in particolare, sono certo farà uno straordinario lavoro che, grazie a questa iniziativa, potrà diventare un punto di riferimento per questa città e non solo" dichiara il sindaco Roberto Lagalla. L'iniziativa, realizzata con la partecipazione dell'Ordine dei Giornalisti di Sicilia e con il contributo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, avrà come obiettivo la creazione di un foto-racconto immersivo del Festino. Le opere, in mostra inizialmente alla Galleria d'Arte Moderna, saranno successivamente trasferite in altri spazi espositivi comunali per rimanere un punto di riferimento dell'offerta turistica e culturale del territorio. Nel corso del 2025, le fotografie selezionate saranno oggetto di un circuito di promozione internazionale.



07/03/2024 15:23

Il Comune di Palermo indice un concorso fotografico dal titolo Palermo rifiorisce con Santa Rosalia per selezionare scatti sui festeggiamenti del Quattrocentesimo anniversario del Festino di Santa Rosalia, che avranno luogo il 14 e 15 luglio 2024, che confluiranno in una mostra permanente allestita come prima sede alla Galleria d'Arte Moderna dal 4 settembre a dicembre 2024. Le immagini dovranno essere inviate a partire dal 16 luglio ed entro e non oltre le ore 12.00 del 25 luglio 2024 a gruppolavorofestino@comune.palermo.it. Link al bando: <https://www.comune.palermo.it/palermo-informa-dettaglio.php?tp=4&id=41031>. Il concorso è rivolto a fotoreporter iscritti all'Albo nazionale dei giornalisti o rappresentanti della stampa estera e a fotografi, non iscritti all'Albo, che abbiano pubblicato servizi fotografici o reportage in testate giornalistiche italiane o estere. Gli scatti dovranno riguardare uno o più momenti dei festeggiamenti del 14 e 15 luglio prossimi e potranno essere ammesse a concorso da una a tre foto per ciascun autore. Una commissione giudicatrice selezionerà fino ad un massimo di 30 opere che meglio abbiano saputo interpretare lo spirito e le emozioni di questo Quattrocentesimo anniversario rosaliano. La stessa commissione assegnerà un riconoscimento per ciascuna sezione di concorso, il Premio Santa Rosalia. "Il Quattrocentesimo anniversario del Festino è entrato nel vivo e le giornate del 14 e 15 luglio coinvolgeranno i palermitani in un'esperienza unica di cui vogliamo resti traccia e documentazione. Il concorso nasce proprio dall'esigenza di dare spazio a una categoria professionale che ogni anno racconta con noi il Festino e che, quest'anno in particolare, sono certo farà uno straordinario lavoro che, grazie a questa iniziativa, potrà diventare un punto di riferimento per questa città e non solo".

Contro gli infortuni sul lavoro Sicindustria indica la strada: «Formazione e norme chiare per invertire la rotta»

Il 2024 non si è di certo aperto bene. Tra gennaio e maggio, secondo gli ultimi dati Inail, sono infatti già oltre 11 mila le denunce di infortunio sul lavoro in Sicilia, di cui 29 quelle mortali (14 nel solo mese di maggio). Un numero inaccettabile. Di questo, ma soprattutto di come invertire la rotta, si è discusso al Marina Convention Center di Palermo, in occasione dell'incontro «Verso nuovi standard di sicurezza: tecnologie e normative per la protezione sul lavoro - Criteri di scelta ed utilizzo di dpi e dpc», organizzato da Sicindustria in collaborazione con Neos e Aifos, con il sostegno di Genesi Protection, Ecol Sea e Safe e con il patrocinio di Inail, **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale, Ordine degli Ingegneri e Ordine dei Periti Industriali della provincia di Palermo. «La sicurezza sul lavoro - ha commentato il presidente di Sicindustria, Luigi Rizzolo - rappresenta un valore, oltre che un fattore di competitività e di crescita. Non è possibile assicurare dignità al lavoro se non in condizioni di sicurezza, ma la sicurezza non si raggiunge una volta per sempre. Servono informazione e formazione che sono gli ingredienti base per la prevenzione, perché determinano comportamenti corretti. È per questo che incontri come quello di oggi sono fondamentali perché permettono di intervenire sulla conoscenza degli standard di sicurezza puntando sulla formazione non soltanto delle imprese ma anche e soprattutto dei lavoratori. Detto questo, vorrei fare due considerazioni che ritengo fondamentali. La prima riguarda la forma che purtroppo regna in materia di sicurezza: troppi adempimenti, troppa carta, troppe attestazioni e poca sostanza. È ora di cambiare passo attuando prassi condivise con le parti sociali, dialogando con gli organi di vigilanza e contando su norme chiare, certe e facilmente attuabili. La seconda riguarda i lavoratori che, spesso, decidono di cambiare posto di lavoro spinti dalla crescita professionale o da una retribuzione più alta. A loro dico di mettere al primo posto nella scelta l'investimento che l'azienda fa in materia di sicurezza. Solo così potremo far crollare quelle percentuali drammatiche che purtroppo ancora registriamo». L'Inail ha attestato nell'Isola un incremento delle denunce di infortunio da gennaio a maggio 2024, rispetto allo stesso periodo del 2023, del 3% nel settore industria e servizi, del 9% in agricoltura e del 3% nel settore per conto dello Stato. Le tre province che fino a maggio hanno segnato il maggior andamento infortunistico sono: Catania, con 3.057 denunce (il 27,3% del totale regionale), Palermo con 2.571 denunce (23% del totale regionale) e Messina con 1.284 denunce (11,4% del totale regionale). Seguono Ragusa (977); Siracusa (886); Trapani (768); Agrigento (698); Caltanissetta (611); Enna (319). «Vorrei fare una considerazione dal punto di vista dei tecnici che operano nel settore della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro - ha detto Carlo Vetrano, presidente della Neos srl, società di consulenza che ha partecipato all'organizzazione



07/03/2024 20:51

Il 2024 non si è di certo aperto bene. Tra gennaio e maggio, secondo gli ultimi dati Inail, sono infatti già oltre 11 mila le denunce di infortunio sul lavoro in Sicilia, di cui 29 quelle mortali (14 nel solo mese di maggio). Un numero inaccettabile. Di questo, ma soprattutto di come invertire la rotta, si è discusso al Marina Convention Center di Palermo, in occasione dell'incontro «Verso nuovi standard di sicurezza: tecnologie e normative per la protezione sul lavoro - Criteri di scelta ed utilizzo di dpi e dpc», organizzato da Sicindustria in collaborazione con Neos e Aifos, con il sostegno di Genesi Protection, Ecol Sea e Safe e con il patrocinio di Inail, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Ordine degli Ingegneri e Ordine dei Periti Industriali della provincia di Palermo. «La sicurezza sul lavoro - ha commentato il presidente di Sicindustria, Luigi Rizzolo - rappresenta un valore, oltre che un fattore di competitività e di crescita. Non è possibile assicurare dignità al lavoro se non in condizioni di sicurezza, ma la sicurezza non si raggiunge una volta per sempre. Servono informazione e formazione che sono gli ingredienti base per la prevenzione, perché determinano comportamenti corretti. È per questo che incontri come quello di oggi sono fondamentali perché permettono di intervenire sulla conoscenza degli standard di sicurezza puntando sulla formazione non soltanto delle imprese ma anche e soprattutto dei lavoratori. Detto questo, vorrei fare due considerazioni che ritengo fondamentali. La prima riguarda la forma che purtroppo regna in materia di sicurezza: troppi adempimenti, troppa carta, troppe attestazioni e poca sostanza. È ora di cambiare passo attuando prassi condivise con le parti sociali, dialogando con gli organi di vigilanza e contando su norme chiare, certe e facilmente attuabili. La seconda riguarda i lavoratori che, spesso, decidono di cambiare posto di lavoro spinti dalla crescita professionale o da una retribuzione più alta. A loro dico di mettere al primo posto nella scelta l'investimento che

dell'evento - perché è necessario che proprio i tecnici, i liberi professionisti e le società che collaborano con i datori di lavoro trovino la giusta misura per operare con etica e correttezza. Oltre alla formazione, ad esempio, per i lavoratori sono fondamentali gli addestramenti. Basti pensare alle attività in quota e alle attività in spazi confinati. Non è accettabile fare "simil-addestramenti" dentro un'aula, con i lavoratori vestiti normalmente e facendo vedere dei semplici video dimostrativi perché in gioco c'è la vita dei lavoratori. Agli organi ispettivi dico invece che dovrebbero incontrare sempre di più gli operatori del settore e condividere scelte e strategie, ascoltare le difficoltà che rileviamo sul campo insieme ai datori di lavoro. Di certo le cose stanno lentamente cambiando, gli imprenditori sono sempre più consapevoli dell'importanza di questi temi e noi tecnici dobbiamo applicare nel migliore dei modi le regole che comunque, seppur pressanti, sono a mio avviso ben strutturate».

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Sicurezza sul lavoro, in provincia di Palermo denunciati 2.571 infortuni dall'inizio dell'anno

Si tratta del 23% del totale regionale, pari a oltre 11 mila. Solo Catania fa peggio. Luigi Rizzolo, presidente di Sicindustria: "Informazione e formazione che sono gli ingredienti base per la prevenzione, per invertire la rotta servono norme più chiare e meno burocrazia" Palermo è la seconda provincia in Sicilia per numero di infortuni sul lavoro denunciati tra gennaio e maggio di quest'anno. L'Inail ha censito 2.571 denunce nel Palermitano, ovvero il 23% del totale regionale, pari a oltre 11 mila. Solo Catania fa peggio di Palermo. Il 2024 non si è di certo aperto bene, con 29 infortuni mortali (14 nel solo mese di maggio). Numeri allarmanti. Di questo, ma soprattutto di come invertire la rotta, si è discusso stamattina al Marina convention center, in occasione dell'incontro "Verso nuovi standard di sicurezza: tecnologie e normative per la protezione sul lavoro - Criteri di scelta ed utilizzo di dpi e dpc", organizzato da Sicindustria in collaborazione con Neos e Aifos, con il sostegno di Genesi Protection, Ecol Sea e Safe e con il patrocinio di Inail, **Autorità portuale**, Ordine degli Ingegneri e Ordine dei Periti Industriali della provincia di Palermo.

"La sicurezza sul lavoro - ha commentato il presidente di Sicindustria, Luigi Rizzolo - rappresenta un valore, oltre che un fattore di competitività e di crescita. Non è possibile assicurare dignità al lavoro se non in condizioni di sicurezza, ma la sicurezza non si raggiunge una volta per sempre. Servono informazione e formazione che sono gli ingredienti base per la prevenzione, perché determinano comportamenti corretti. E' per questo che incontri come quello di oggi sono fondamentali perché permettono di intervenire sulla conoscenza degli standard di sicurezza puntando sulla formazione non soltanto delle imprese ma anche e soprattutto dei lavoratori". "Detto questo - ha aggiunto Rizzolo - vorrei fare due considerazioni che ritengo fondamentali. La prima riguarda la forma che purtroppo regna in materia di sicurezza: troppi adempimenti, troppa carta, troppe attestazioni e poca sostanza. E' ora di cambiare passo attuando prassi condivise con le parti sociali, dialogando con gli organi di vigilanza e contando su norme chiare, certe e facilmente attuabili. La seconda riguarda i lavoratori che, spesso, decidono di cambiare posto di lavoro spinti dalla crescita professionale o da una retribuzione più alta. A loro dico di mettere al primo posto nella scelta l'investimento che l'azienda fa in materia di sicurezza. Solo così potremo far crollare quelle percentuali drammatiche che purtroppo ancora registriamo". Nello specifico l'Inail ha attestato nell'Isola un incremento delle denunce di infortunio da gennaio a maggio 2024, rispetto allo stesso periodo del 2023, del 3% nel settore industria e servizi, del 9% in agricoltura e del 3% nel settore per conto dello Stato. Ricapitolando, le tre province che fino a maggio hanno segnato il maggior andamento infortunistico sono: Catania, con 3.057 denunce (il 27,3% del totale regionale), Palermo con 2.571 denunce (23%) e



Si tratta del 23% del totale regionale, pari a oltre 11 mila. Solo Catania fa peggio. Luigi Rizzolo, presidente di Sicindustria: "Informazione e formazione che sono gli ingredienti base per la prevenzione, per invertire la rotta servono norme più chiare e meno burocrazia" Palermo è la seconda provincia in Sicilia per numero di infortuni sul lavoro denunciati tra gennaio e maggio di quest'anno. L'Inail ha censito 2.571 denunce nel Palermitano, ovvero il 23% del totale regionale, pari a oltre 11 mila. Solo Catania fa peggio di Palermo. Il 2024 non si è di certo aperto bene, con 29 infortuni mortali (14 nel solo mese di maggio). Numeri allarmanti. Di questo, ma soprattutto di come invertire la rotta, si è discusso stamattina al Marina convention center, in occasione dell'incontro "Verso nuovi standard di sicurezza: tecnologie e normative per la protezione sul lavoro - Criteri di scelta ed utilizzo di dpi e dpc", organizzato da Sicindustria in collaborazione con Neos e Aifos, con il sostegno di Genesi Protection, Ecol Sea e Safe e con il patrocinio di Inail, **Autorità portuale**, Ordine degli Ingegneri e Ordine dei Periti Industriali della provincia di Palermo. "La sicurezza sul lavoro - ha commentato il presidente di Sicindustria, Luigi Rizzolo - rappresenta un valore, oltre che un fattore di competitività e di crescita. Non è possibile assicurare dignità al lavoro se non in condizioni di sicurezza, ma la sicurezza non si raggiunge una volta per sempre. Servono informazione e formazione che sono gli ingredienti base per la prevenzione, perché determinano comportamenti corretti. E' per questo che incontri come quello di oggi sono fondamentali perché permettono di intervenire sulla conoscenza degli standard di sicurezza puntando sulla formazione non soltanto delle imprese ma anche e soprattutto

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Messina con 1.284 denunce (11,4%). Seguono Ragusa (977); Siracusa (886); Trapani (768); Agrigento (698); Caltanissetta (611); Enna (319). Secondo Carlo Vetrano, presidente della Neos srl, società di consulenza che ha partecipato all'organizzazione dell'evento, "è necessario che proprio i tecnici, i liberi professionisti e le società che collaborano con i datori di lavoro trovino la giusta misura per operare con etica e correttezza. Oltre alla formazione, ad esempio, per i lavoratori sono fondamentali gli addestramenti. Basti pensare alle attività in quota e alle attività in spazi confinati. Non è accettabile fare 'simil-addestramenti' dentro un'aula, con i lavoratori vestiti normalmente e facendo vedere dei semplici video dimostrativi perché in gioco c'è la vita dei lavoratori. Agli organi ispettivi dico invece che dovrebbero incontrare sempre di più gli operatori del settore e condividere scelte e strategie, ascoltare le difficoltà che rileviamo sul campo insieme ai datori di lavoro. Di certo le cose stanno lentamente cambiando, gli imprenditori sono sempre più consapevoli dell'importanza di questi temi e noi tecnici dobbiamo applicare nel migliore dei modi le regole che comunque, seppur pressanti, sono a mio avviso ben strutturate".

Sicurezza sul lavoro: in Sicilia 11mila infortuni da inizio anno

Tra gennaio e maggio, secondo gli ultimi dati Inail, sono infatti già oltre 11mila le denunce di infortunio sul lavoro in Sicilia. Il 2024 non si è di certo aperto bene. Tra gennaio e maggio, secondo gli ultimi dati Inail, sono infatti già oltre 11mila le denunce di infortunio sul lavoro in Sicilia, di cui 29 quelle mortali (14 nel solo mese di maggio). Un numero inaccettabile. Di questo, ma soprattutto di come invertire la rotta, si è discusso stamattina al Marina Convention Center di Palermo, in occasione dell'incontro "Verso nuovi standard di sicurezza: tecnologie e normative per la protezione sul lavoro - Criteri di scelta ed utilizzo di dpi e dpc", organizzato da Sicindustria in collaborazione con Neos e Aifos, con il sostegno di Genesi Protection, Ecol Sea e Safe e con il patrocinio di Inail, **Autorità di Sistema** Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Ordine degli Ingegneri e Ordine dei Periti Industriali della provincia di Palermo. Sicurezza sul lavoro è valore "La sicurezza sul lavoro - ha commentato il presidente di Sicindustria, Luigi Rizzolo - rappresenta un valore, oltre che un fattore di competitività e di crescita. Non è possibile assicurare dignità al lavoro se non in condizioni di sicurezza, ma la sicurezza non si raggiunge una volta per sempre. Servono informazione e formazione che sono gli ingredienti base per la prevenzione, perché determinano comportamenti corretti. È per questo che incontri come quello di oggi sono fondamentali perché permettono di intervenire sulla conoscenza degli standard di sicurezza puntando sulla formazione non soltanto delle imprese ma anche e soprattutto dei lavoratori. Detto questo, vorrei fare due considerazioni che ritengo fondamentali. La prima riguarda la forma che purtroppo regna in materia di sicurezza: troppi adempimenti, troppa carta, troppe attestazioni e poca sostanza. È ora di cambiare passo attuando prassi condivise con le parti sociali, dialogando con gli organi di vigilanza e contando su norme chiare, certe e facilmente attuabili. La seconda riguarda i lavoratori che, spesso, decidono di cambiare posto di lavoro spinti dalla crescita professionale o da una retribuzione più alta. A loro dico di mettere al primo posto nella scelta l'investimento che l'azienda fa in materia di sicurezza. Solo così potremo far crollare quelle percentuali drammatiche che purtroppo ancora registriamo". I dati sull'isola Nello specifico l'Inail ha attestato nell'Isola un incremento delle denunce di infortunio da gennaio a maggio 2024, rispetto allo stesso periodo del 2023, del 3% nel settore industria e servizi, del 9% in agricoltura e del 3% nel settore per conto dello Stato. Le tre province che fino a maggio hanno segnato il maggior andamento infortunistico sono: Catania, con 3.057 denunce (il 27,3% del totale regionale), Palermo con 2.571 denunce (23% del totale regionale) e Messina con 1.284 denunce (11,4% del totale regionale). Seguono Ragusa (977); Siracusa (886); Trapani (768); Agrigento (698); Caltanissetta (611); Enna (319). Le cose cambiano lentamente "Vorrei fare una considerazione dal



Tra gennaio e maggio, secondo gli ultimi dati Inail, sono infatti già oltre 11mila le denunce di infortunio sul lavoro in Sicilia. Il 2024 non si è di certo aperto bene. Tra gennaio e maggio, secondo gli ultimi dati Inail, sono infatti già oltre 11mila le denunce di infortunio sul lavoro in Sicilia, di cui 29 quelle mortali (14 nel solo mese di maggio). Un numero inaccettabile. Di questo, ma soprattutto di come invertire la rotta, si è discusso stamattina al Marina Convention Center di Palermo, in occasione dell'incontro "Verso nuovi standard di sicurezza: tecnologie e normative per la protezione sul lavoro - Criteri di scelta ed utilizzo di dpi e dpc", organizzato da Sicindustria in collaborazione con Neos e Aifos, con il sostegno di Genesi Protection, Ecol Sea e Safe e con il patrocinio di Inail, **Autorità di Sistema** Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Ordine degli Ingegneri e Ordine dei Periti Industriali della provincia di Palermo. Sicurezza sul lavoro è valore "La sicurezza sul lavoro - ha commentato il presidente di Sicindustria, Luigi Rizzolo - rappresenta un valore, oltre che un fattore di competitività e di crescita. Non è possibile assicurare dignità al lavoro se non in condizioni di sicurezza, ma la sicurezza non si raggiunge una volta per sempre. Servono informazione e formazione che sono gli ingredienti base per la prevenzione, perché determinano comportamenti corretti. È per questo che incontri come quello di oggi sono fondamentali perché permettono di intervenire sulla conoscenza degli standard di sicurezza puntando sulla formazione non soltanto delle imprese ma anche e soprattutto dei lavoratori. Detto questo, vorrei fare due considerazioni che ritengo fondamentali. La prima riguarda la forma che purtroppo regna in materia di sicurezza: troppi adempimenti, troppa carta, troppe attestazioni e poca sostanza. È ora di cambiare passo attuando prassi condivise con le parti sociali, dialogando con gli organi di vigilanza e contando su norme chiare, certe e facilmente attuabili. La seconda riguarda i lavoratori che, spesso, decidono di cambiare posto di lavoro spinti dalla crescita professionale o da una retribuzione più alta. A loro dico di mettere al primo posto nella scelta l'investimento che l'azienda fa in materia di sicurezza. Solo così potremo far crollare quelle percentuali drammatiche che purtroppo ancora registriamo". I dati sull'isola Nello specifico l'Inail ha attestato nell'Isola un incremento delle denunce di infortunio da gennaio a maggio 2024, rispetto allo stesso periodo del 2023, del 3% nel settore industria e servizi, del 9% in agricoltura e del 3% nel settore per conto dello Stato. Le tre province che fino a maggio hanno segnato il maggior andamento infortunistico sono: Catania, con 3.057 denunce (il 27,3% del totale regionale), Palermo con 2.571 denunce (23% del totale regionale) e Messina con 1.284 denunce (11,4% del totale regionale). Seguono Ragusa (977); Siracusa (886); Trapani (768); Agrigento (698); Caltanissetta (611); Enna (319). Le cose cambiano lentamente "Vorrei fare una considerazione dal

punto di vista dei tecnici che operano nel settore della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro - ha detto Carlo Vetrano , presidente della Neos srl, società di consulenza che ha partecipato all'organizzazione dell'evento - perché è necessario che proprio i tecnici, i liberi professionisti e le società che collaborano con i datori di lavoro trovino la giusta misura per operare con etica e correttezza. Oltre alla formazione, ad esempio, per i lavoratori sono fondamentali gli addestramenti. Basti pensare alle attività in quota e alle attività in spazi confinati. Non è accettabile fare 'simil-addestramenti' dentro un'aula, con i lavoratori vestiti normalmente e facendo vedere dei semplici video dimostrativi perché in gioco c'è la vita dei lavoratori. Agli organi ispettivi dico invece che dovrebbero incontrare sempre di più gli operatori del settore e condividere scelte e strategie, ascoltare le difficoltà che rileviamo sul campo insieme ai datori di lavoro. Di certo le cose stanno lentamente cambiando, gli imprenditori sono sempre più consapevoli dell'importanza di questi temi e noi tecnici dobbiamo applicare nel migliore dei modi le regole che comunque, seppur pressanti, sono a mio avviso ben strutturate".

Assarmatori: "Proteggiamo il trasporto marittimo e il Mediterraneo da un regime di tassazione"

Dall'Annual Meeting 2024 di Assarmatori, la direzione su transizione energetica e scelta concreta di carburanti marittimi low carbon e green tra le molteplici soluzioni - "L'Ets differenzierà il commercio ed il trasporto mondiale ancora di più" - "ci saranno sempre sacche del mondo che non si adegueranno ai nuovi carburanti". ROMA - Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha aperto l'Annual meeting dell'associazione degli armatori con l'obiettivo dichiarato di dare un contributo e un indirizzo preciso per affrontare il percorso della decarbonizzazione sulla rotta della transizione energetica, grande sfida per il trasporto marittimo. In questo senso la rotta tracciata da Messina, dal palco romano dell'Hotel Parco dei Principi, è stata quella di indirizzo nei confronti di una neutralità tecnologica, ovvero di una scelta concreta tra le molteplici soluzioni tecnologiche e di carburanti low carbon e green su cui trainare l'evoluzione del trasporto marittimo nazionale e mediterraneo, le nuove navi, la produzione energetica e le infrastrutturazioni nei porti. Transizione energetica e neutralità tecnologica: "Per fronteggiare la crescente domanda puntiamo su GNL e il Biocombustibile" - ha detto chiaramente Messina - "E' il GNL su cui prevalentemente puntiamo per accompagnare lo shipping nella transizione energetica, con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea" - "La neutralità tecnologica è piena di incertezze, sui carburanti non possiamo immaginare di percorrere tutte le diverse strade ipotizzate dalla legislazione europea" - "non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte". "E' necessario fare delle scelte di produzione e di infrastrutturazione, affinché vengano individuati i carburanti alternativi e perché gli armatori compiano quegli investimenti tenendo conto dei trend dei mercati internazionali". La richiesta al Governo: Istituire un Tavolo: "Il Governo ci deve seguire su questa strada" è l'appello del presidente degli armatori, e per "l'istituzione di un Tavolo ufficiale per condividere e definire i bisogni delle compagnie armatoriali" - questioni che "Il Governo italiano dovrà comunicare alla Commissione Europea". Il bisogno di un'identità Mediterranea per l'Europa: Il secondo asse della discussione, infatti, è proprio l'Europa e il nuovo regime di tassazioni che si sta delineando per il settore marittimo: Oltre alla direttiva Ets, anche il dibattito sulla revisione della Direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici Etd (Energy Taxation Directive) ultima proposta in discussione nel pacchetto Fit for 55. L'auspicio è che "i proventi dell'Ets vengano



Dall'Annual Meeting 2024 di Assarmatori, la direzione su transizione energetica e scelta concreta di carburanti marittimi low carbon e green tra le molteplici soluzioni - "L'Ets differenzierà il commercio ed il trasporto mondiale ancora di più" - "ci saranno sempre sacche del mondo che non si adegueranno ai nuovi carburanti". ROMA - Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha aperto l'Annual meeting dell'associazione degli armatori con l'obiettivo dichiarato di dare un contributo e un indirizzo preciso per affrontare il percorso della decarbonizzazione sulla rotta della transizione energetica, grande sfida per il trasporto marittimo. In questo senso la rotta tracciata da Messina, dal palco romano dell'Hotel Parco dei Principi, è stata quella di indirizzo nei confronti di una neutralità tecnologica, ovvero di una scelta concreta tra le molteplici soluzioni tecnologiche e di carburanti low carbon e green su cui trainare l'evoluzione del trasporto marittimo nazionale e mediterraneo, le nuove navi, la produzione energetica e le infrastrutturazioni nei porti. Transizione energetica e neutralità tecnologica: "Per fronteggiare la crescente domanda puntiamo su GNL e il Biocombustibile" - ha detto chiaramente Messina - "E' il GNL su cui prevalentemente puntiamo per accompagnare lo shipping nella transizione energetica, con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea" - "La neutralità tecnologica è piena di incertezze, sui carburanti non possiamo immaginare di percorrere tutte le diverse strade ipotizzate dalla legislazione europea" - "non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte". "E' necessario fare delle scelte di produzione e di infrastrutturazione, affinché vengano individuati i carburanti alternativi e perché gli armatori compiano quegli investimenti tenendo conto dei trend dei mercati internazionali". La richiesta al Governo: Istituire un Tavolo: "Il Governo ci deve seguire su questa strada" è l'appello del presidente degli armatori, e per "l'istituzione di un Tavolo ufficiale per condividere e definire i bisogni delle compagnie armatoriali" - questioni che "Il Governo italiano dovrà comunicare alla Commissione Europea". Il bisogno di un'identità Mediterranea per l'Europa: Il secondo asse della discussione, infatti, è proprio l'Europa e il nuovo regime di tassazioni che si sta delineando per il settore marittimo: Oltre alla direttiva Ets, anche il dibattito sulla revisione della Direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici Etd (Energy Taxation Directive) ultima proposta in discussione nel pacchetto Fit for 55. L'auspicio è che "i proventi dell'Ets vengano

Corriere Marittimo

Focus

destinati e reinvestiti nel nostro settore, o peggio non si corra il rischio che non vengano spesi" - ha tenuto a precisare il presidente di Assarmatori - "Ma si aggiunge il rischio di un'altra tassazione, l'Etd è di nuovo sui tavoli europei per iniziativa dell'Ungheria che ha assunto la presidenza" - " Proteggiamo da questa tassa il trasporto marittimo e il Mediterraneo " - aggiungendo - "C'è bisogno di un'identità Mediterranea per l'Europa" come seconda richiesta al Govern. La tavola rotonda Le tematiche annunciate da Stefano Messina sono state approfondite dal panel internazionale, moderato dal segretario generale di Assarmatori, Alberto Rossi , e a cui hanno partecipato i maggiori rappresentanti del comparto, insieme agli esponenti del governo nazionale e maltese: Giuseppe Ricci, chief operating officer Energy Evolution ENI Soren Toft, ceo di MSC, Ugo Salerno, presidente esecutivo del RINA, Edoardo Rixi, viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Chris Bonett, ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta. Tavola rotonda conclusa dal ministro al MIT, Matteo Salvini, e con i contributi dei ministri della Salute, Orazio Schillaci e degli Affari Esteri, Antonio Tajani e del comandante generale del Corpo della Capitaneria di Porto, ammiraglio Nicola Carlone. Sulla questione Ets Alberto Rossi, nel ruolo di moderatore, ha chiamato a confronto i due rappresentanti dei governi, italiano e maltese, non senza avere lanciato un monito: "Se non si interpretano bene le legislazioni ambientali e non si spendono bene i proventi generati da questa legislazione si continuerà a pagare questa tassa di scopo e, il nostro trasporto sarà molto meno competitivo di quello dei Paesi membri, che invece hanno bene interpretato queste normative".- Il viceministro Rixi mette in luce come " l'Ets differenzierà il commercio ed il trasporto mondiale ancora di più " - "ci saranno sempre sacche del mondo che non si adegueranno ai nuovi carburanti". Facendo presente la diversificazione tra il trasporto a breve e a lungo raggio: " Dobbiamo distinguere il cabotaggio, dal trasporto internazionale a lungo raggio di massima evoluzione tecnologica. In questo caso abbiamo bisogno della tecnologia e del rinnovo delle flotte. L'armatore se ha un aiuto concreto da parte del continente può essere tranquillo di fare un investimento, di nuovo il ruolo dell'Europa è strategico per superare le restrizioni sugli aiuti di Stato che limitano gli investimenti". Per lanciare un avvertimento: " Oggi l'Europa è un'isola, se si discute di Ets nel G7 bene, altrimenti rischiamo l'isolamento del continente specie per i porti e soprattutto sul tema del transhipment ". "Malta e l'Italia vanno a braccetto su questi temi, nel Mediterraneo le sfide e le problematiche sono le stesse" - fa eco il ministro maltese Bonett - "Per il nostro Paese le entrate dell'Ets vanno a finanziare la ricerca e lo sviluppo per l'efficienza energetica" - "Ma ci sono norme stringenti sugli aiuti di Stato che per i governi diventa difficile aiutare direttamente le imprese". "Sarebbe importante per le imprese avere accesso a Fondi che ci sono, ma non sono pienamente utilizzati, come i Fondi per l'innovazione". Per l'Etd, con le azioni dirette sul clima, commenta il ministro maltese - "il rischio è creare un nuovo regime di tassazioni, questo non va bene". Il punto di vista di Soren Toft, amministratore delegato del gruppo Msc è in linea con quanto espresso dal presidente Messina in apertura. E' necessario non disperdersi nelle differenti e molteplici soluzioni tecnologiche,

Corriere Marittimo

Focus

argomento centrale della transizione energetica, poichè la scelta è dettata dalla praticità e dall'affidabilità della soluzione tecnologica, pertanto è necessario investire sulle tecnologie attualmente disponibili, ovvero il GNL e il BioGnl. Tuttavia "le regole devono essere internazionali perché lo shipping è un'attività globale", ha sottolineato il ceo di Msc guardando alle necessità della transizione energetica nel trasporto a lungo raggio, quindi nelle linee internazionali. Ma anche guardando ad una prospettiva futura in cui si dovrà delineare un numero limitato di soluzioni che, consentiranno a tutti di avere una chiara definizione del tipo di nave da costruire. Questione su cui deve ancora decidere il regolatore internazionale. Non è della stessa opinione Ugo Salerno presidente esecutivo del RINA "Vedo molto in salita questa strada" - ha spiegato - "perché questa definizione va fatta in sede IMO dove gli interessi sono tutti diversi perché l'Agenzia delle Nazioni Unite è composta da Stati con punti di vista diversi". Sulla questione il regolatore internazionale non è ancora intervenuto, a differenza del regolatore europeo che ha deciso di lasciare liberi gli operatori, l'obiettivo della decarbonizzazione è chiaro, non è definito quale sia il mezzo per raggiungerlo. Posizione, quella europea, che pertanto pone degli interrogativi importanti. Al RINA il compito di illustrare le tecnologie su cui il trasporto marittimo si sta affacciando e su quale sia la migliore interpretazione della neutralità tecnologica, soprattutto nel settore del trasporto marittimo di prossimità che, nei porti nazionali, necessita di un rifornimento domestico: " Ci devono essere delle soluzioni regionali perchè per il corto raggio abbiamo problematiche diverse è necessario avere degli accordi per identificare un numero limitato di tipo di fuel " - "Almeno nei porti che sono intorno a delle aree e delle linee, si devono definire delle soluzioni limitate, due soluzioni è già un numero abbondante". "Ma attenzione" - ha avvertito Giuseppe Ricci, responsabile Energy Evolution del gruppo ENI - "quando scegliamo su quale vettore energetico investire bisogna guardare, non solo al costo del vettore stesso, ma anche al costo di tutta la catena"- "Noi come vettori energetici ci dobbiamo preoccupare di efficientare i processi e ridurre al minimo il costo di produzione, ma questo non basterà perché dobbiamo essere consapevoli che i nuovi vettori energetici costeranno di più. Ciascuno deve fare la propria parte, per questo è importante reinvestire nel modo più efficace e efficiente i proventi dell'Ets" Da escludere ammoniaca e idrogeno e le soluzioni molto più costose e futuribili, il campo si restringe al Gnl e ai biocarburanti". L'Assemblea si è conclusa con l'assegnazione del " Premio Assarmatori 2024" tradizionale riconoscimento che l'associazione armatoriale quest'anno ha assegnato " alle donne e agli uomini della Marina Militare italiana" - ha letto la motivazione al riconoscimento il presidente di Assarmatori - "per il loro impegno a protezione della libertà della navigazione e degli interessi dell'Italia nei mari di tutto il mondo e in particolare per l'operato all'interno della missione Aspides, nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono nel mirino degli attacchi degli Houthi". Ha ritirato il premio l'ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto.

Il Nautilus

Focus

Transizione energetica, Messina all'Assarmatori Annual Meeting 2024 indica la rotta per il futuro

(foto courtesy Assarmatori) "Il carburante su cui puntare è il GNL, il Governo ci segua. Sprint sulla semplificazione per difendere la bandiera italiana"- Sarà difficile strutturare tutti i nostri porti a stazioni di rifornimento dei vari e alternativi nuovi combustibili Roma . "Il gas naturale liquefatto (GNL) è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea . Il Governo ci deve seguire su questa strada". Sono state le parole chiave pronunciate da Stefano Messina durante l'annuale meeting. Assarmatori, con il suo presidente Stefano Messina, traccia la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo, durante l'Annual Meeting 2024 di Roma che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia, alla presenza, fra gli altri, dei Vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, rispettivamente Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale, e del Ministro della Salute, Orazio Schillaci. "Il 2023 è stato l'anno record delle emissioni di CO2: oltre 37 miliardi di tonnellate. In questo contesto l'industria del mare risulta essere quella meno impattante. L'Europa è riuscita a tagliare in parte le emissioni, ma al contempo paesi come India e Cina le hanno triplicate. Lo sforzo per conseguire una concreta riduzione delle emissioni deve prevedere una partecipazione globale. La nuova politica europea che si sta delineando dovrà tenere conto delle indicazioni dell'Italia che sarà contraria ad ogni proposta di introduzione di nuove tassazioni che possano incidere sulle aziende sotto il profilo delle emissioni. La neutralità tecnologica, infine, non può basarsi su ipotesi o fantasie. Occorre subito certezza per le imprese sulle reali forme di investimento da attuare". "Siamo consapevoli delle criticità e degli ostacoli normativi che impattano sul settore marittimo - le parole di Schillaci - l'impianto attuale non permette di individuare le risorse professionali necessarie per rispondere alle esigenze del comparto. Occorre individuare nuove regole che garantiscano una migliore individuazione del personale prevedendo anche percorsi di formazione più efficienti". "Siamo impegnati ad affrontare le difficoltà che scaturiscono dalla situazione nel Mar Rosso - il messaggio di Antonio Tajani letto da Pietro Roth (Responsabile Relazioni Esterne, Comunicazione e Ricerca di Assarmatori) - Faremo di tutto per tutelare il sistema marittimo italiano e il nostro sistema produttivo dalle conseguenze di questa crisi". Sulla transizione energetica: "Il sostegno agli operatori del settore del trasporto marittimo è pertanto centrale nell'ambito della nostra strategia di diplomazia della crescita. Stiamo lavorando con tutta la squadra di governo per la decarbonizzazione del trasporto marittimo e lo sviluppo dell'intermodalità. Le risorse del PNRR offrono gli strumenti giusti per rendere più verdi



(foto courtesy Assarmatori) "Il carburante su cui puntare è il GNL, il Governo ci segua. Sprint sulla semplificazione per difendere la bandiera italiana". Sarà difficile strutturare tutti i nostri porti a stazioni di rifornimento dei vari e alternativi nuovi combustibili Roma . "Il gas naturale liquefatto (GNL) è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea . Il Governo ci deve seguire su questa strada". Sono state le parole chiave pronunciate da Stefano Messina durante l'annuale meeting. Assarmatori, con il suo presidente Stefano Messina, traccia la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo, durante l'Annual Meeting 2024 di Roma che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia, alla presenza, fra gli altri, dei Vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, rispettivamente Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale, e del Ministro della Salute, Orazio Schillaci. "Il 2023 è stato l'anno record delle emissioni di CO2: oltre 37 miliardi di tonnellate. In questo contesto l'industria del mare risulta essere quella meno impattante. L'Europa è riuscita a tagliare in parte le emissioni, ma al contempo paesi come India e Cina le hanno triplicate. Lo sforzo per conseguire una concreta riduzione delle emissioni deve prevedere una partecipazione globale. La nuova politica europea che si sta delineando dovrà tenere conto delle indicazioni dell'Italia che sarà contraria ad ogni proposta di introduzione di nuove tassazioni che possano incidere sulle aziende sotto il profilo delle emissioni. La neutralità tecnologica, infine, non può basarsi su ipotesi o fantasie. Occorre subito certezza per le imprese sulle reali forme di investimento da attuare". "Siamo consapevoli delle criticità e degli ostacoli normativi che impattano

Il Nautilus

Focus

e digitali i nostri porti". Intervenuto anche l'Amm. Nicola Carlone (Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto) che, nel suo intervento, ha toccato i fondamentali punti di digitalizzazione, semplificazione delle procedure, supporto istituzionale, transizione energetica, aggiornamenti in ambito di formazione dei marittimi. "Il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo - ha sottolineato Messina - non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea : si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader, dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità". Messina è intervenuto nuovamente sul flagging out, ovvero il fenomeno che vede un numero crescente di navi armate da armatori italiani cambiare bandiera abbandonando quella nazionale: "Vale la pena ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono di cambiare bandiera sostituendola sulle loro navi con una bandiera di convenienza; non è così: quello che cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di Stati membri dell' Unione europea , è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni. Voglio tuttavia rendere merito al Governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie Amministrazioni, perché molto è stato fatto negli ultimi mesi: chiediamo di non mollare e di portare a casa il risultato per difendere la competitività della bandiera italiana. Il nostro auspicio è che l'anno prossimo potremo parlare delle norme che rimangono da affinare con nuovi provvedimenti. C'è molto da fare, ma sarà determinante un cluster compatto e con competenze professionali indiscutibili". Sul tema del lavoro, Messina ha anche annunciato come sia ormai concluso il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro del comparto, scaduto lo scorso 31 dicembre: "Abbiamo apprezzato, ancorché con momenti di naturale contrapposizione, lo spirito realistico e collaborativo con il quale le Organizzazioni Sindacali hanno deciso di approcciare la trattativa sin dall'inizio - ha spiegato il Presidente di Assarmatori - All'interno del nostro settore non si parla di disoccupazione, salario minimo, lavoro irregolare, si parla sempre più di professionalizzazione e nuove skill, formazione e, non ultimo, aumento delle retribuzioni, del welfare aziendale, dell'assistenza sanitaria, della previdenza integrativa della contrattazione anche di secondo livello". Il Premio Assarmatori 2024, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione armatoriale, è andato alle

Il Nautilus

Focus

donne e agli uomini della Marina Militare italiana, per il loro impegno a protezione della libertà della navigazione e degli interessi dell'Italia nei mari di tutto il mondo e in particolare per l'operato all'interno della missione Aspides, nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono nel mirino degli attacchi degli Houthi. L'Annual Meeting dell'Associazione è stato animato, inoltre, da una tavola rotonda cui hanno preso parte Chris Bonett, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta, Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Energy Evolution ENI, Ugo Salerno, Presidente esecutivo del RINA e Soren Toft, CEO di MSC. Un panel internazionale, moderato dal Segretario Generale di Assarmatori, Alberto Rossi, durante il quale si è invocata un'identità mediterranea per l'Europa, tema portante dell'Assemblea: i porti che si affacciano sul 'mare nostrum' hanno caratteristiche e bisogni differenti rispetto a quelli del Northern Range, aspetto di cui non si può tenere conto nei processi legislativi dell'Unione europea.

Informatore Navale

Focus

ASSARMATORI - "TRANSIZIONE ENERGETICA" MESSINA INDICA LA ROTTA

Presidente di Assarmatori Stefano Messina: "IL CARBURANTE SU CUI PUNTARE È IL GNL, IL GOVERNO CI SEGUA. SPRINT SULLA SEMPLIFICAZIONE PER DIFENDERE LA BANDIERA ITALIANA" "Il gas naturale liquefatto (GNL) è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada" Roma, 2 luglio 2024 - A tracciare la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo è stato oggi Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, l'Associazione aderente a Confrtrasporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia, aprendo l'Annual Meeting 2024, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, dei Vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, rispettivamente Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale, e del Ministro della Salute, Orazio Schillaci. "Il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo - ha sottolineato Messina - non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader, dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità". Peraltro il tema degli approvvigionamenti di gas riveste una grande importanza anche per l'industria italiana, specie alla luce delle forti tensioni geopolitiche che interessano l'Est Europa e il Medio Oriente; nel corso dell'Assarmatori Annual Meeting, il Presidente Messina ha ribadito la centralità strategica del mercato del gas. "Nel 2023 - ha detto - le importazioni italiane di gas via pipeline sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo le importazioni di gas allo stato liquido, via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%. Un trend netto, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo



Presidente di Assarmatori Stefano Messina: "IL CARBURANTE SU CUI PUNTARE È IL GNL, IL GOVERNO CI SEGUA. SPRINT SULLA SEMPLIFICAZIONE PER DIFENDERE LA BANDIERA ITALIANA" "Il gas naturale liquefatto (GNL) è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada" Roma, 2 luglio 2024 - A tracciare la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo è stato oggi Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, l'Associazione aderente a Confrtrasporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia, aprendo l'Annual Meeting 2024, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, dei Vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, rispettivamente Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale, e del Ministro della Salute, Orazio Schillaci. "Il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo - ha sottolineato Messina - non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti

Informatore Navale

Focus

che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, registreremo un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio grazie al trasporto marittimo, dimostrando in modo inequivocabile l'importanza di tale asset per il nostro Paese". Messina è intervenuto nuovamente sul flagging out, ovvero il fenomeno che vede un numero crescente di navi armate da armatori italiani cambiare bandiera abbandonando quella nazionale: "Vale la pena ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono di cambiare bandiera sostituendola sulle loro navi con una bandiera di convenienza; non è così: quello che cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di Stati membri dell'Unione europea, è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni. Voglio tuttavia rendere merito al Governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie Amministrazioni, perché molto è stato fatto negli ultimi mesi: chiediamo di non mollare e di portare a casa il risultato per difendere la competitività della bandiera italiana. Il nostro auspicio è che l'anno prossimo potremo parlare delle norme che rimangono da affinare con nuovi provvedimenti. C'è molto da fare, ma sarà determinante un cluster compatto e con competenze professionali indiscutibili". Nella sua relazione, Messina ha anche annunciato come sia ormai concluso il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro del comparto, scaduto lo scorso 31 dicembre: "Abbiamo apprezzato, ancorché con momenti di naturale contrapposizione, lo spirito realistico e collaborativo con il quale le Organizzazioni Sindacali hanno deciso di approcciare la trattativa sin dall'inizio - ha spiegato il Presidente di Assarmatori - All'interno del nostro settore non si parla di disoccupazione, salario minimo, lavoro irregolare, si parla sempre più di professionalizzazione e nuove skill, formazione e, non ultimo, aumento delle retribuzioni, del welfare aziendale, dell'assistenza sanitaria, della previdenza integrativa della contrattazione anche di secondo livello". Il Premio Assarmatori 2024, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione armatoriale, è andato alle donne e agli uomini della Marina Militare italiana, per il loro impegno a protezione della libertà della navigazione e degli interessi dell'Italia nei mari di tutto il mondo e in particolare per l'operato all'interno della missione Aspides, nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono nel mirino degli attacchi degli Houthis. L'Annual Meeting dell'Associazione è stato animato, inoltre, da una tavola rotonda cui hanno preso parte Chris Bonett, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta, Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Energy Evolution ENI, Ugo Salerno, Presidente esecutivo del RINA e Soren Toft, CEO di MSC. Un panel internazionale, moderato dal Segretario Generale di Assarmatori, Alberto Rossi, durante il quale si è invocata un'identità mediterranea per l'Europa, tema portante dell'Assemblea: i porti che si affacciano sul 'mare nostrum' hanno caratteristiche e bisogni differenti rispetto a quelli del Northern Range, aspetto di cui non si può tenere conto nei processi legislativi dell'Unione europea.

Port News

Focus

Assarmatori scommette sul GNL

Il gas naturale liquefatto (GNL) è il carburante su cui puntare per accompagnare lo shipping nella transizione energetica e con il suo utilizzo su larga scala si può già concorrere al raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione europea. Il Governo ci deve seguire su questa strada. A tracciare la rotta sul tema controverso della decarbonizzazione del trasporto marittimo è stato oggi Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, l'Associazione aderente a Confrtrasporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia, aprendo l'Annual Meeting 2024, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, dei Vicepresidenti del Consiglio Matteo Salvini e Antonio Tajani, rispettivamente

Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale, e del Ministro della Salute, Orazio Schillaci. Il 2023 è stato l'anno record delle emissioni di CO₂: oltre 37 miliardi di tonnellate. In questo contesto l'industria del mare risulta essere quella meno impattante. L'Europa è riuscita a tagliare in parte le emissioni, ma al contempo paesi come India e Cina le hanno triplicate. Lo sforzo per conseguire una concreta riduzione delle emissioni deve prevedere una partecipazione globale. La nuova politica europea che si sta delineando dovrà tenere conto delle indicazioni dell'Italia che sarà contraria ad ogni proposta di introduzione di nuove tassazioni che possano incidere sulle aziende sotto il profilo delle emissioni. La neutralità tecnologica, infine, non può basarsi su ipotesi o fantasie. Occorre subito certezza per le imprese sulle reali forme di investimento da attuare. Siamo consapevoli delle criticità e degli ostacoli normativi che impattano sul settore marittimo. Le parole di Schillaci L'impianto attuale non permette di individuare le risorse professionali necessarie per rispondere alle esigenze del comparto. Occorre individuare nuove regole che garantiscono una migliore individuazione del personale prevedendo anche percorsi di formazione più efficienti. Siamo impegnati ad affrontare le difficoltà che scaturiscono dalla situazione nel Mar Rosso il messaggio di Antonio Tajani letto da Pietro Roth (Responsabile Relazioni Esterne, Comunicazione e Ricerca di Assarmatori) Faremo di tutto per tutelare il sistema marittimo italiano e il nostro sistema produttivo dalle conseguenze di questa crisi. Sulla transizione energetica: Il sostegno agli operatori del settore del trasporto marittimo è pertanto centrale nell'ambito della nostra strategia di diplomazia della crescita. Stiamo lavorando con tutta la squadra di governo per la decarbonizzazione del trasporto marittimo e lo sviluppo dell'intermodalità. Le risorse del PNRR offrono gli strumenti giusti per rendere più verdi e digitali i nostri porti. Intervenuto anche l'Amm. Nicola Carlone (Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto) che, nel suo intervento, ha toccato i fondamentali punti di digitalizzazione, semplificazione delle procedure, supporto istituzionale, transizione energetica, aggiornamenti in ambito



Port News

Focus

di formazione dei marittimi. Il concetto di neutralità tecnologica, ovvero di un catalogo di carburanti alternativi disponibili in ogni scalo ha sottolineato Messina non è ragionevolmente applicabile ai porti italiani; porti incastonati all'interno di un tessuto urbano che rende impensabile la presenza di una intera gamma di depositi per il rifornimento delle navi. L'individuazione di quale sia il fuel prescelto deve avvenire in mare, perché soltanto gli armatori dispongono di tutti i parametri, fra i quali capacità tecnologiche e consapevolezza di investimento, indispensabili per compiere le scelte. Chiediamo pertanto al Governo di istituire un Tavolo di verifica per definire i bisogni delle compagnie di navigazione e sulla base di questi aprire un confronto concreto con la Commissione europea: si tratta di un tema di straordinaria importanza soprattutto per i traffici di prossimità e cioè quelli vincolati alla presenza di impianti di distribuzione nei porti caposcalo in Italia e nel Mediterraneo. Il futuro del trasporto pubblico locale marittimo, delle Autostrade del Mare, del traffico crocieristico e dei collegamenti con le isole, tutti mercati nei quali l'Italia occupa una posizione leader, dipende dalle scelte che saranno compiute in merito alla disponibilità dei carburanti alternativi che verranno utilizzati da queste unità. Peraltro il tema degli approvvigionamenti di gas riveste una grande importanza anche per l'industria italiana, specie alla luce delle forti tensioni geopolitiche che interessano l'Est Europa e il Medio Oriente; nel corso dell'Assarmatori Annual Meeting, il Presidente Messina ha ribadito la centralità strategica del mercato del gas. Nel 2023 ha detto le importazioni italiane di gas via pipeline sono diminuite del 22,51% rispetto al 2022; nello stesso arco di tempo le importazioni di gas allo stato liquido, via nave, sono invece aumentate di oltre il 16%. Un trend netto, che nei primi sei mesi del 2024 è andato ulteriormente consolidandosi. Sono certo che a fine anno, quando avremo i numeri definitivi, registreremo un'ulteriore crescita dell'approvvigionamento che avviene proprio grazie al trasporto marittimo, dimostrando in modo inequivocabile l'importanza di tale asset per il nostro Paese. Messina è intervenuto nuovamente sul flagging out, ovvero il fenomeno che vede un numero crescente di navi armate da armatori italiani cambiare bandiera abbandonando quella nazionale: Vale la pena ribadirlo ancora una volta: gli armatori non scelgono di cambiare bandiera sostituendola sulle loro navi con una bandiera di convenienza; non è così: quello che cercano, e che spesso trovano addirittura in registri di Stati membri dell'Unione europea, è minor burocrazia, che si traduce in efficienza, rapidità, minori running cost a parità di sicurezza e certificazioni. Voglio tuttavia rendere merito al Governo, ai membri del Parlamento, ai vertici delle varie Amministrazioni, perché molto è stato fatto negli ultimi mesi: chiediamo di non mollare e di portare a casa il risultato per difendere la competitività della bandiera italiana. Il nostro auspicio è che l'anno prossimo potremo parlare delle norme che rimangono da affinare con nuovi provvedimenti. C'è molto da fare, ma sarà determinante un cluster compatto e con competenze professionali indiscutibili. Nella sua relazione, Messina ha anche annunciato come sia ormai concluso il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro del comparto, scaduto lo scorso 31 dicembre: Abbiamo apprezzato, ancorché con momenti di naturale contrapposizione, lo spirito realistico e collaborativo con il quale

Port News

Focus

le Organizzazioni Sindacali hanno deciso di approcciare la trattativa sin dall'inizio ha spiegato il Presidente di Assarmatori All'interno del nostro settore non si parla di disoccupazione, salario minimo, lavoro irregolare, si parla sempre più di professionalizzazione e nuove skill, formazione e, non ultimo, aumento delle retribuzioni, del welfare aziendale, dell'assistenza sanitaria, della previdenza integrativa della contrattazione anche di secondo livello. Il Premio Assarmatori 2024, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione armatoriale, è andato alle donne e agli uomini della Marina Militare italiana, per il loro impegno a protezione della libertà della navigazione e degli interessi dell'Italia nei mari di tutto il mondo e in particolare per l'operato all'interno della missione Aspides, nel Mar Rosso, nello stretto di Bab el-Mandeb e nel golfo di Aden, dove le navi sono nel mirino degli attacchi degli Houthi. L'Annual Meeting dell'Associazione è stato animato, inoltre, da una tavola rotonda cui hanno preso parte Chris Bonett, Ministro dei Trasporti, delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici di Malta, Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Ricci, Chief Operating Officer Energy Evolution ENI, Ugo Salerno, Presidente esecutivo del RINA e Soren Toft, CEO di MSC. Un panel internazionale, moderato dal Segretario Generale di Assarmatori, Alberto Rossi, durante il quale si è invocata un'identità mediterranea per l'Europa, tema portante dell'Assemblea: i porti che si affacciano sul mare nostrum' hanno caratteristiche e bisogni differenti rispetto a quelli del Northern Range, aspetto di cui non si può tenere conto nei processi legislativi dell'Unione europea.

Shipping Italy

Focus

Sui nuovi carburanti marittimi Ricci (Eni) non ha dubbi "Escludere ammoniaca e idrogeno"

Politica&Associazioni La oil major italiana ha da tempo puntato sulla riconversione delle proprie raffinerie italiane che oggi producono biocarburanti più cari e per i quali viene chiesto un contributo pubblico per coprire il differenziale di prezzo di Nicola Capuzzo Market report 3 Luglio 2024 Insetti speciali 28 Giugno 2024 Porti 18 Giugno 2024 Market report 18 Giugno 2024 Superata quota 70 milioni e i numeri pre-pandemici: dal traffico locale ai crocieristi, crescita diffusa su tutto il territorio Porti 17 Giugno 2024 Roma - In sintonia con quanto comunicato da Assarmatori, all'annual meeting organizzato dall'associazione degli armatori presieduta da Stefano Messina anche il gruppo Eni è intervenuto per bocciare alcune ipotesi di nuovi carburanti per il trasporto marittimo promuovendo al contempo altri. "Escludiamo ammoniaca, idrogeno e tutte le soluzioni che costano moltissimo e sono futuribili; non bisogna guardare solo al costo di produzione del vettore energetico ma a tutte le spese necessarie per sviluppare la filiera. Già così stringiamo il campo al Gnl e ai bio carburanti che sono la soluzione migliore" secondo quanto affermato da Giuseppe Ricci, chief operating officer Energy Evolution di Eni, intervenuto durante la tavola rotonda moderata dal segretario dell'associazione, Alberto Rossi. "La combinazione dei due (Gnl e biocarburanti, ndr) è la vera soluzione. Soluzione concreta e pragmatica". Il rappresentante di Eni tira acqua chiaramente al proprio mulino aziendale ma ammette che sul gas naturale liquefatto alcune limitazioni ancora oggi esistono: "Il biocarburante è la soluzione migliore. Il Gnl è disponibile in tutto il mondo oggi (tranne in qualche porto italiano) ma bisogna infrastrutturare negli scali i depositi che in Italia si fatica a realizzare. Io stesso ci avevo provato in Liguria ma senza successo. Oggi prendiamo ancora da Barcellona e da Marsiglia il Gnl che distribuiamo nelle nostre stazioni di servizio in Italia. Il biometano, invece, è disponibile ma non è infinito e necessità di essere stoccare in apposite infrastrutture" ha spiegato Ricci. Eni da tempo ha puntato sulla riconversione di diverse sue raffinerie ai biocarburanti decarbonizzati "che costano di più da produrre; il rapporto è di 10 a 1 rispetto all'output produttivo e i costi sono molto più elevati" ha sottolineato il chief operating officer Energy Evolution del gruppo. Per favorire la diffusione di questa alternativa di combustibile per abbattere le emissioni del trasporto marittimo la oil major italiana fa squadra con Assarmatori nel sostenere la richiesta che "le risorse derivanti dall'Ets vadano destinate alla decarbonizzazione dello stesso settore". Più precisamente un sostegno economico pubblico è stato chiesto per coprire il differenziale di prezzo oggi esistente fra costo del bunker low sulphur e quello dei nuovi green fuel. La transizione ecologica è entrata nel vivo e anche il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha ammesso che bisogna agire in materia di Fuel Eu: "Due anni fa eravamo un po' sconvolti, oggi dobbiamo adempiere in quanto Stato



Politica&Associazioni La oil major italiana ha da tempo puntato sulla riconversione delle proprie raffinerie italiane che oggi producono biocarburanti più cari e per i quali viene chiesto un contributo pubblico per coprire il differenziale di prezzo di Nicola Capuzzo Market report 3 Luglio 2024 Insetti speciali 28 Giugno 2024 Porti 18 Giugno 2024 Market report 18 Giugno 2024 Superata quota 70 milioni e i numeri pre-pandemici: dal traffico locale ai crocieristi, crescita diffusa su tutto il territorio Porti 17 Giugno 2024 Roma - In sintonia con quanto comunicato da Assarmatori, all'annual meeting organizzato dall'associazione degli armatori presieduta da Stefano Messina anche il gruppo Eni è intervenuto per bocciare alcune ipotesi di nuovi carburanti per il trasporto marittimo promuovendo al contempo altri. "Escludiamo ammoniaca, idrogeno e tutte le soluzioni che costano moltissimo e sono futuribili; non bisogna guardare solo al costo di produzione del vettore energetico ma a tutte le spese necessarie per sviluppare la filiera. Già così stringiamo il campo al Gnl e ai bio carburanti che sono la soluzione migliore" secondo quanto affermato da Giuseppe Ricci, chief operating officer Energy Evolution di Eni, intervenuto durante la tavola rotonda moderata dal segretario dell'associazione, Alberto Rossi. "La combinazione dei due (Gnl e biocarburanti, ndr) è la vera soluzione. Soluzione concreta e pragmatica". Il rappresentante di Eni tira acqua chiaramente al proprio mulino aziendale ma ammette che sul gas naturale liquefatto alcune limitazioni ancora oggi esistono: "Il biocarburante è la soluzione migliore. Il Gnl è disponibile in tutto il mondo oggi (tranne in qualche porto italiano) ma bisogna infrastrutturare negli scali i depositi che in Italia si fatica a realizzare. Io stesso ci avevo provato in Liguria ma senza successo. Oggi prendiamo ancora da Barcellona e da Marsiglia il Gnl che distribuiamo nelle nostre stazioni di servizio in Italia. Il biometano, invece, è disponibile ma non è infinito e necessità di essere

Shipping Italy

Focus

membro dell'Ue. Sui carburanti non possiamo immaginare di seguire tutte le strade indicate dall'Europa; in tutti i porti nn possiamo pensare di avere depositi diversi per tutti i carburanti esistenti. Bisogna fare delle scelte per individuare i carburanti alternativi. Chiediamo un tavolo ufficiale affinché si possano individuare e condividere i bisogni delle compagnie sulla base di quanto emerge sul mercato. Puntiamo sui biocarburanti e sul Gnl, la sfida è partita; usando questi possiamo già raggiungere gli obiettivi posti dall'Ue". L'armatore genovese ha proseguito dicendo: "Attendiamo il sostegno economico per l'utilizzo di questi carburanti, soprattutto sulle linee di prossimità. Per le rotte internazionali sosteniamo i green corridor. I proventi generati dall'Ets vengano destinati al nostro settore, non dispersi ad altri settori o peggio ancora neanche spesi. La legislazione ha inserito tasse di scopo imposte alla merce e ai passeggeri per sostenere un percorso di transizione lungo e costoso che non può essere realizzato senza il sostegno dello Stato". Sorent Toft, amministratore delegato di Msc e ospite d'onore all'annual meeting di Assarmatori, ha posto in evidenza il concetto che "lo shipping è un business globale e per questo necessità di regolamentazioni globali. I green corridor assicurano che siano disponibile le infrastrutture per il rifornimento di alternative fuel sul alcune rotte principali. Abbiamo bisogno di una regolamentazione chiara che indichi quali carburanti le navi dovranno consumare e di conseguenza si potranno dare segnali chiari anche ai produttori dei fuel". Secondo Ugo Salerno, presidente del Gruppo Rina, "l'esigenze della navigazione a lungo raggio sono diverse da quelle dello short sea. Ok alle regole internazionali ma le soluzioni devono essere regionali. Per il corto raggio esistono problematiche diverse". Anche Salerno concorda sul fatto che "impensabile di avere in ogni porto 10 bocchettoni diversi per il rifornimento di bunker alle navi" ma, a proposito delle rotte di short sea, ha posto in evidenza la necessità di "scegliere i carburanti che impongono consumi inferiori perchè nel corto raggio il trasporto marittimo compete con altre modalità di trasporto. I contributi pubblici devono essere centrati al miglioramento del settore".

Shipping Italy

Focus

Trasporto di merci deperibili e assicurazioni: molti i rischi e poche le certezze

Spedizioni La materia è stata oggetto di approfondimento durante il marine market meeting organizzato a Genova da Siat con la partecipazione dello studio legale Camera Vernetti e alla società peritale Stcr Group di Redazione SHIPPING ITALY Genova - Nelle spedizioni di merci deperibili molto lavoro rimane ancora da fare per migliorare le condizioni di trasporto, di sicurezza e di trasparenza dei prodotti, con tutto ciò che ne consegue per quanto riguarda i risvolti assicurativi, legali e peritali. L'argomento è stato al centro del 'marine market meeting' organizzato da Siat a Genova e al quale hanno preso parte per la compagnia assicurativa del gruppo Unipol Luca Florenzano e Martina Lagomarsino, l'avvocato Cecilia Vernetti (studio legale Camera Vernetti) in rappresentanza del mondo legale e Andrea Cambiaso (Stcr Group) per portare il punto di vista dei periti. Proprio Martina Lagomarsino, marine underwriter cargo di Siat, ha posto in prismi l'accento sul fatto che le principali cause di danno nel trasporto delle merci deperibili sono l'errore umano, la rottura dell'impianto di refrigerazione, il vizio proprio e il ritardo. In caso di "mancato freddo" le cause possono essere riconducibili a rottura dell'impianto, a un'errata regolazione, a un difetto di stivaggio, a una mancata alimentazione dell'impianto refrigerante o all'istruzione delle bocchette dell'aria. Simili le cause anche in caso di freddo eccessivo con l'aggiunta del possibile malfunzionamento del termostato. Da un punto di vista 'regolatorio' le costante crescita del trasporto di merci deperibili ha fatto emergere la necessità di prevedere clausole specifiche per l'assicurazione dei prodotti spediti a temperatura controllata e quindi, alle prime clausole inglesi predisposte nel 1968, seguite dalle Institute Frozen Clauses del 1986, sono state aggiunti degli aggiornamenti delle stesse datati 2017. Sempre secondo la disamina della materia offerta da Martina Lagomarsino i danni conseguenti a variazioni di temperatura si intendono coperti se derivanti da alcune fattispecie precise: rotture dell'impianto frigorifero con conseguente arresto per un tempo non inferiore a 24 ore (che può essere ridotto a 8 ore per i trasporti terrestri); incendio o esplosione; arenamento, incaglio, affondamento o capovolgimento della nave; ribaltamento o deragliamento del mezzo di trasporto terrestre; collisione o urto del mezzo di trasporto con qualsiasi oggetto esterno diverso dall'acqua. Andrea Cambiaso (Stcr Group), in apertura del suo intervento (dedicato ai rischi nelle assicurazioni di merci deperibili) ha immediatamente posti in evidenza il fatto che "il mercato del trasporto di merci deperibili vale 2 miliardi di euro ma presenta forti rischi". Questi alcuni dei problemi che, in qualità di periti merci, riscontrano quotidianamente nel campo: perdita di conoscenza del frutto dal momento di raccolto fino al consumo (normalmente nella Gdo le mele arrivano al consumatore molti mesi dopo la raccolta); diversi periodi e temperature di conservazione dei prodotti deperibili (frutta o verdura) fra i vari vettori



Spedizioni La materia è stata oggetto di approfondimento durante il marine market meeting organizzato a Genova da Siat con la partecipazione dello studio legale Camera Vernetti e alla società peritale Stcr Group di Redazione SHIPPING ITALY Genova - Nelle spedizioni di merci deperibili molto lavoro rimane ancora da fare per migliorare le condizioni di trasporto, di sicurezza e di trasparenza dei prodotti, con tutto ciò che ne consegue per quanto riguarda i risvolti assicurativi, legali e peritali. L'argomento è stato al centro del 'marine market meeting' organizzato da Siat a Genova e al quale hanno preso parte per la compagnia assicurativa del gruppo Unipol Luca Florenzano e Martina Lagomarsino, l'avvocato Cecilia Vernetti (studio legale Camera Vernetti) in rappresentanza del mondo legale e Andrea Cambiaso (Stcr Group) per portare il punto di vista dei periti. Proprio Martina Lagomarsino, marine underwriter cargo di Siat, ha posto in prismi l'accento sul fatto che le principali cause di danno nel trasporto delle merci deperibili sono l'errore umano, la rottura dell'impianto di refrigerazione, il vizio proprio e il ritardo. In caso di "mancato freddo" le cause possono essere riconducibili a rottura dell'impianto, a un'errata regolazione, a un difetto di stivaggio, a una mancata alimentazione dell'impianto refrigerante o all'istruzione delle bocchette dell'aria. Simili le cause anche in caso di freddo eccessivo con l'aggiunta del possibile malfunzionamento del termostato. Da un punto di vista 'regolatorio' le costante crescita del trasporto di merci deperibili ha fatto emergere la necessità di prevedere clausole specifiche per l'assicurazione dei prodotti spediti a temperatura controllata e quindi, alle prime clausole inglesi predisposte nel 1968, seguite dalle Institute Frozen Clauses del 1986, sono state aggiunti degli aggiornamenti delle stesse datati 2017. Sempre secondo la disamina della materia offerta da Martina Lagomarsino i danni conseguenti a variazioni di temperatura si intendono coperti se derivanti da alcune

Shipping Italy

Focus

marittimi; durata prolungata del viaggio rispetto al tempo di transito previsto (rischio cresciuto dopo il Covid). "Sul mercato è quasi impossibile avere certezze e questo fa comodo a molti" ha sottolineato Cambiaso, ricordando che alcuni punti fermi sulle 'regole del gioco' sono stati messe e si possono trovare in un volume pubblicato da Ania e di cui proprio Florenzano è stato autore. Cambiaso ha poi spiegato perché i prodotti refrigerati sono i più pericolosi da trasportare a causa di vari fattori di rischio, fra cui: tipologie di merci differenti ognuna con diversi tempi di conservazione e relativa temperature, raccolti e maturazioni non controllate e non registrate se non dai soggetti che le svolgono, mancanza di informazioni che non consentono di conoscere le reali condizioni della merce prima del carico, incertezza riguardo al pre-raffreddamento della merce (quando e come viene effettuato), modalità di stivaggio nei container reefer (lasciando la corretta circolazione dell'aria), la durata del trasporto comparata con la previsione di arrivo indicate dal vettore, il periodo intercorrente tra il fine raccolta e la durata del trasporto. Il punto di vista legale sull'argomento è stato rappresentato, come detto, dall'avvocato Cecilia Verneti il cui intervento ha avuto una funzione di raccordo tra la parte liquidatoria e quella peritale con il fine di illustrare le implicazioni assicurative e di rivalsa nei confronti dei vettori marittimi nel caso in cui si verifichi un danno a merci refrigerate nel corso del trasporto. L'attenzione è stata posta in particolare sulla necessità che l'assicurato, prima della consegna della merce al vettore per il trasporto, compia un'approfondita attività di documentazione circa le condizioni della merce, solitamente frutta, facendo eseguire delle perizie pre-imbarco che diano conto della corretta preparazione dell'imballaggio, dell'attività di pre-raffreddamento della merce prima dello stivaggio in container, del rispetto delle condizioni fito-sanitarie, ecc. Tutto ciò al fine di procurarsi la prova che la merce sia partita in stato sano e che eventuali danni constatati all'arrivo siano conseguiti a una variazione di temperatura occorsa durante il trasporto e quindi imputabile a un malfunzionamento del container. Tale istruttoria pre-partenza è infatti fondamentale sia al fine di ottenere la conferma da parte dell'assicuratore che il sinistro rientri in copertura, in quanto conseguente a un evento verificatosi nel corso del viaggio (guasto all'impianto frigorifero che determini una variazione di temperatura all'interno del container) e non a un vizio di origine del prodotto, sia al fine di poter facilitare l'azione di rivalsa dell'assicuratore, che ha indennizzato il danno, nei confronti del vettore marittimo. L'avvocato Verneti ha inoltre evidenziato l'importanza che, in caso di danno constatato all'arrivo della merce a destino, vengano immediatamente sollevate riserve in polizza di carico e promossi accertamenti e campionamenti in contraddittorio sulla merce, al fine di determinare tempestivamente la causale del danno e la sua estensione e poter quindi valutare la copertura assicurativa, a seconda del clausolario di polizza in concreto adottato, e agire in rivalsa verso il vettore marittimo. Da questo approfondimento legale è emerso quindi che le condizioni generali inserite nelle polizze di carico dei maggiori vettori marittimi italiani e internazionali prevedano numerose clausole di esenzione della responsabilità, che rendono la rivalsa degli assicuratori particolarmente in salita. Si pensi ad esempio al fatto che i vettori marittimi non rispondono mai per danni alla merce

Shipping Italy

Focus

derivanti da ritardo nella riconsegna e che la normativa internazionale uniforme consente ai vettori di fare delle " deviations " rispetto all'ordinario corso del viaggio, purché ragionevoli, ritenendosi tali, ad esempio, le deviazioni intese a evitare una zona di guerra o a riparare un'avaria che si verifichi in corso di viaggio.