



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 31 luglio 2024**



Prime Pagine

31/07/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 31/07/2024	8
31/07/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 31/07/2024	9
31/07/2024	Il Foglio Prima pagina del 31/07/2024	10
31/07/2024	Il Giornale Prima pagina del 31/07/2024	11
31/07/2024	Il Giorno Prima pagina del 31/07/2024	12
31/07/2024	Il Manifesto Prima pagina del 31/07/2024	13
31/07/2024	Il Mattino Prima pagina del 31/07/2024	14
31/07/2024	Il Messaggero Prima pagina del 31/07/2024	15
31/07/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 31/07/2024	16
31/07/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 31/07/2024	17
31/07/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 31/07/2024	18
31/07/2024	Il Tempo Prima pagina del 31/07/2024	19
31/07/2024	Italia Oggi Prima pagina del 31/07/2024	20
31/07/2024	La Nazione Prima pagina del 31/07/2024	21
31/07/2024	La Repubblica Prima pagina del 31/07/2024	22
31/07/2024	La Stampa Prima pagina del 31/07/2024	23
31/07/2024	MF Prima pagina del 31/07/2024	24

Primo Piano

30/07/2024	Ship 2 Shore L'armamento tricolore alla ricerca dell'identità perduta e della sua collocazione internazionale: leader in Mediterraneo o cenerentola d'Europa?	25
------------	---	----

31/07/2024	La Gazzetta Marittima	31
L'appello al governo sull'ETS		

Trieste

30/07/2024	(Sito) Ansa	33
Primo rifornimento di GNL nel Porto di Trieste		
30/07/2024	Affari Italiani	34
Edison: al via la prima operazione di bunkeraggio di GNL nel Mare Adriatico		
30/07/2024	Il Nautilus	35
EDISON: PRIMA OPERAZIONE DI BUNKERAGGIO GNL NEL MARE ADRIATICO		
30/07/2024	Informare	37
Edison annuncia il rifornimento di gas naturale liquefatto da nave a nave nel porto di Trieste Prima operazione di bunkeraggio di questo tipo nell'Adriatico		
30/07/2024	Informazioni Marittime	38
Nel porto di Trieste il primo rifornimento di gas		
30/07/2024	larepubblica.it	39
Edison: prima operazione di bunkeraggio Gnl nel Mare Adriatico		
30/07/2024	lastampa.it	40
Edison: prima operazione di Bunkeraggio Gnl nel Mare Adriatico		
30/07/2024	Shipping Italy	41
Completato con successo da Edison il primo bunkeraggio di Gnl in Adriatico a Trieste		
30/07/2024	Shipping Italy	43
Per l'ex stabilimento Wartsila di Trieste inizia l'era Msc-Innofreight		

Venezia

30/07/2024	Shipping Italy	45
Terminal Rinfuse Venezia ha chiesto la proroga della concessione per 25 anni		

Genova, Voltri

30/07/2024	BizJournal Liguria	46
Inchiesta Liguria, la procura chiede giudizio immediato per Toti, Spinelli e Signorini		
30/07/2024	BizJournal Liguria	47
Infrastrutture, Botta (Spediporto): "Chiunque vinca elezioni non ne fermi la realizzazione"		
30/07/2024	Corriere Marittimo	48
Spediporto, Botta: "Le infrastrutture sono cruciali per il porto, non si fermi la loro realizzazione"		
30/07/2024	Genova Today	50
Inchiesta corruzione: la procura chiede il rito immediato per Toti, Spinelli e Signorini		
31/07/2024	La Gazzetta Marittima	51
Gli impegnati trent'anni di GNV		

30/07/2024	MenteLocale	53
Genova al tramonto dal mare, i tour serali in battello con partenza dal Porto Antico		
30/07/2024	PrimoCanale.it	54
Inchiesta, procura chiede giudizio immediato per Toti, Spinelli e Signorini		
30/07/2024	Shipping Italy	55
Agenti marittimi e spedizionieri genovesi a testa bassa: "Avanti con le opere"		

La Spezia

30/07/2024	Citta della Spezia	57
Lombardi: "A Pagliari problemi di viabilità e disagi per i cittadini a causa del senso unico istituito dal Comune"		

Ravenna

31/07/2024	La Gazzetta Marittima	58
Presentato VII Adriatic Sea Forum		

Livorno

31/07/2024	La Gazzetta Marittima	59
Pianificazione ok di MIT per l'AdSP Livorno		
31/07/2024	La Gazzetta Marittima	60
Rivoluzione prossima per i container		
31/07/2024	La Gazzetta Marittima	61
Torembar, continua lo scontro		
31/07/2024	La Gazzetta Marittima	62
Le iniziative AdSP per Capraia isola		
30/07/2024	The Medi Telegraph	64
Santi: "Il porto di Livorno crescerà grazie alla Darsena Europa"		

Piombino, Isola d' Elba

31/07/2024	La Gazzetta Marittima	65
Nave "Italia" salpata per l'Elba		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

30/07/2024	(Sito) Ansa	66
Ocean Viking soccorre 196 migranti, assegnato il porto di Ancona		

30/07/2024	Primo Magazine	67
<u>Porto di Ancona: sopralluogo avvio di realizzazione della banchina 27</u>		
30/07/2024	Rai News	68
<u>Ocean Viking, duplice salvataggio. Assegnato il porto di Ancona</u>		
30/07/2024	vivereancona.it	69
<u>La Ocean Viking diretta al porto di Ancona, a bordo 196 migranti</u>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

30/07/2024	CivOnline	70
<u>Luglio da record per il porto</u>		
31/07/2024	La Gazzetta Marittima	71
<u>Tutte le AdSP al varo di bilanci e piani</u>		
30/07/2024	La Provincia di Civitavecchia	73
<u>Luglio da record per il porto</u>		

Napoli

30/07/2024	Cronache Della Campania	74
<u>Napoli, vertice in Prefettura sulla circolazione stradale dei mezzi pesanti</u>		

Bari

30/07/2024	(Sito) Ansa	75
<u>Goletta Verde, il 97% del mare pugliese non è inquinato</u>		
30/07/2024	Agenparl	76
<u>Agenzia regionale 802.24 cliente, delli noci_conferenza stampa logistica e ferrobonus 31.07</u>		
30/07/2024	Puglia Live	77
<u>Puglia - Su 32 campioni analizzati sulla costa e sui laghi solo 1 campione risulta fuori dai limiti di legge: i dati del monitoraggio di Goletta Verde e Goletta dei Laghi</u>		
30/07/2024	Rai News	82
<u>Legambiente promuove il mare pugliese: "Pulito nel 97% dei casi"</u>		

Brindisi

30/07/2024	Brindisi Report	83
<u>"Comprendiamo le istanze dei lavoratori Sir, ma il porto non può essere bloccato"</u>		
30/07/2024	Brindisi Report	84
<u>Protesta lavoratori Sir: anche la prefettura in campo per una difficile mediazione</u>		
30/07/2024	Corriere Marittimo	85
<u>Brindisi, il porto rischia la paralisi per i picchetti sulla crisi della centrale Enel</u>		

30/07/2024	FerPress	Federagenti: picchetti al varco commerciale. Il porto di Brindisi rischia il blocco totale	86
30/07/2024	Il Nautilus	Lavoratori Sir mettono in difficoltà l'operatività del porto di Brindisi. Raccomar Puglia scrive anche a Federagenti	87
30/07/2024	Informazioni Marittime	A Brindisi un picchetto Enel rallenta l'operatività del porto	88
30/07/2024	Messaggero Marittimo	Brindisi: allarme blocco per la protesta di lavoratori dell'indotto Enel	89
		<i>Giulia Sarti</i>	
30/07/2024	Port News	Brindisi, il porto rischia la paralisi	90
30/07/2024	Sea Reporter	Il porto di Brindisi bloccato dai lavoratori Enel	91
30/07/2024	Shipping Italy	Picchetti al varco, il porto di Brindisi rischia un blocco totale	92

Taranto

30/07/2024	Agenparl	Taranto. Iaia (Fdl), approvato dalla Camera ordine del giorno per il miglioramento infrastrutturale del porto*	93
------------	-----------------	--	----

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

30/07/2024	Corriere Della Calabria	Bonifica sin Crotone, si riunisce la riunione tecnica presieduta dal commissario Errigo	95
31/07/2024	La Gazzetta Marittima	Fondi AdSP per Vibo Valentia	96

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

30/07/2024	TempoStretto	"Su ponte e porto di Tremestieri niente dialogo con il sindaco" VIDEO	97
------------	---------------------	---	----

Focus

30/07/2024	Il Nautilus	La Turchia approva meccanismo di determinazione del proprio prezzo di carbonio	98
30/07/2024	Il Nautilus	Accesso a Internet divide i marittimi in 'Haves' e 'Have-Nots'	99
30/07/2024	Informare	Accordo Fincantieri - Accenture per la digitalizzazione di navi, porti e infrastrutture marittime	101

30/07/2024	Informare	102
Traffico delle merci record nei porti albanesi		
30/07/2024	Informatore Navale	103
La Ignazio Messina & C. accelera con una nuova nave da 6300 TEU		
30/07/2024	Informatore Navale	104
Fincantieri e Accenture insieme per guidare l'innovazione industriale verso navi e infrastrutture marittime digitali		
30/07/2024	Informazioni Marittime	105
Utili Finnlines in calo ma i passeggeri crescono		
31/07/2024	La Gazzetta Marittima	106
Vecchio proiettile a Calafuria		
30/07/2024	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i> 107
Grimaldi Euromed: il Parlamento ratifica la concessione nel porto di Heraklion		
30/07/2024	Rai News	108
Msc e gli austriaci: "Stavamo per investire altrove"		
30/07/2024	Shipping Italy	109
Al prossimo SHIPPING ITALY Tennis Tournament all'asta gli articoli dei campioni italiani		
30/07/2024	Shipping Italy	111
Fincantieri in trattativa per altre 6+2 navi da crociera destinate a Carnival, Aida (e forse Costa)		
30/07/2024	The Medi Telegraph	113
Crociere, Astro Ocean Cruises torna in pista dopo 4 anni di stop		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

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

BOTTEGA
SpA
www.bottegaspa.com



Venezuela nel caos
I due nipoti di Maduro
nella terra dei narcos
di **Roberto Saviano**
a pagina 11



Trentino, blitz all'alba
Abbattuta l'orsa Kj1
L'ira degli animalisti
di **Tiziano Grotto**
e **Fabio Postiglione** a pagina 22

BOTTEGA

L'Occidente debole

LA REALTÀ CHE SFUGGE ALL'EUROPA

di **Ernesto Galli della Loggia**

Tempi difficili attendono l'Europa, quell'Europa che insieme agli Stati Uniti è il cuore dell'Occidente. Ogni giorno nei confronti di questo Occidente cresce l'ostilità dei vecchi e dei nuovi giganti del potere mondiale, Russia e Cina in prima fila. Un'ostilità che alimenta pericoli e sfide di ogni tipo a cui trovare una risposta non è facile. Ma non lo è specialmente a causa di un dato inedito: la mancanza di realismo che domina gran parte dell'opinione pubblica e delle classi dirigenti dei Paesi occidentali, che caratterizza complessivamente il loro orientamento culturale. È una quasi istintiva mancanza di senso della realtà che impedisce la consapevolezza stessa della vastità e della varietà delle minacce che incombono. È il rifiuto di valutare l'effettiva natura dei pericoli, di considerare, ad esempio, le autentiche intenzioni ostili degli attori della scena internazionale, e di prendere quindi le commisure del caso. Ogni volta, di fronte all'eventualità di reagire tende a prevalere il «meglio aspettare», lo «stiamo a vedere», il «facciamo attenzione a non peggiorare le cose», «perché non lasciar fare alla diplomazia?». E quando pure alla fine una reazione in qualche modo arriva, allora dalla gran massa dell'opinione pubblica si leva il coro del *not in my name*, delle dissociazioni preoccupate o delle inferocite prese di distanza. Un'istintiva opzione di arrendevolezza pervade le nostre reazioni agli eventi che il mondo ci scaraventa addosso.

continua a pagina 26

L'attacco in Libano dopo la strage nel Golan. La risposta: lancio di razzi sullo Stato ebraico. Tajani: pronti a tutelare gli italiani

Colpo al cuore di Hezbollah

Raid di Israele: «Ucciso il consigliere militare di Nasrallah». La Casa Bianca: guerra ancora evitabile

di **Marta Serafini**

Raid di Israele sulla roccaforte di Hezbollah, a Sud di Beirut, in cui sarebbe rimasto ucciso il consigliere militare di Nasrallah. Dal Libano lancio di missili sul Nord di Israele. L'attacco aereo è stata la risposta al missile che sabato scorso ha ucciso dodici bambini che giocavano sulle alture del Golan. Per gli Usa la guerra è ancora evitabile. E Tajani: «Pronti a tutelare gli italiani».

da pagina 2 a pagina 9

L'INTERVISTA / KEPEL

«A Bibi serve la vittoria netta»

di **Lorenzo Cremonesi**
alle pagine 2 e 3

PROVOCAZIONI E CONFLITTI

Mezzo secolo ad alta tensione

di **Guido Olimpio**
a pagina 4



La roccaforte di Hezbollah, alla periferia meridionale di Beirut, ieri colpita e distrutta dal raid aereo di Israele

LA VIOLENZA DIFFUSA

Il prezzo più alto che i ragazzini stanno pagando Nell'indifferenza

di **Walter Veltroni**

Il mondo uccide i ragazzini. E spesso i bambini sono uccisi da ragazzini. Due bestemmie, due atrocità delle quali ogni giorno si legge, ma spesso con la stessa fretta distratta e blasfema con la quale ci si intromette, perdendo tempo, nella vita privata di un influencer o di una diva alla moda. Le guerre, in primo luogo, si accaniscono contro i bambini. Contro quelli che giocano a palla, come i dodici ragazzi colpiti nel villaggio druso dalla bomba di Hezbollah, come i quaranta uccisi da Hamas nel kibbutz di Kfar Aza.

continua a pagina 26

I Giochi Sul podio anche Paltrinieri Spadiste e ginnaste, medaglie da sogno



di **Cazzullo, Piccardi, Ravelli e Vanetti**

Oro nella spada femminile, contro le francesi, e storico argento nella ginnastica per le azzurre, dietro solo agli Usa di una imbattibile Biles. Una vera impresa questa, perché era dal 1928 che l'Italia non andava sul podio. Grande anche Paltrinieri, bronzo negli 800 stile libero.

da pagina 38 a pagina 45

GIANNELLI
SENNA INQUINATA, RIVIVI IL TRIATHLON

La ripresa In tre mesi +0,2%, la Germania arretra Industria giù, il turismo va Il Pil continua a crescere

di **Federico Fubini**

L'industria è in recessione da 16 mesi, ma le presenze di stranieri sono in aumento del 14% sul 2023. Da aprile, con l'ultima stretta al Superbonus, il fatturato delle costruzioni sta calando; intanto solo nei primi due mesi dell'anno i turisti stranieri hanno speso il 20% più di un anno fa e possono contribuire al 15% del prodotto lordo italiano.

continua a pagina 13 **Sabella**

«PORTATORI D'INTERESSE» Meloni, l'affondo contro i giornali

di **Monica Guerzoni**

Attacco frontale della premier Meloni ad alcuni giornali italiani che avrebbero strumentalizzato il reportage sullo stato di diritto: «Sono portatori di interesse».

a pagina 16

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Non so se Filippo Macchi sia stato derubato dell'oro. So però che quel ragazzo di poco più di vent'anni ci ha consegnato una lezione di vita memorabile. È stato quando, subito dopo avere perso la finale olimpica del fioretto per una sola stoccata fatta ripetere tre volte sempre a suo svantaggio, e mentre tanti adulti intorno a lui perdevano anche comprensibilmente la testa, Macchi si è sottratto ai microfoni della tv. Ha scelto consapevolmente di non condividere la sua rabbia con tutti noi per andarla a sbollire in solitudine da qualche altra parte. Forse lì avrà lanciato un urlo belluino e tirato un cazzotto al cielo, forse avrà sparso una lacrima o strillato una parolaccia: fatti suoi. A noi deve solo interessare che a un certo punto si è ripresentato

Macchi, chapeau

in pubblico completamente padrone di sé, per congratularsi con l'avversario e prendersi la responsabilità della sconfitta, anziché attribuirla all'arbitraggio. Ascoltando Macchi, per contrasto mi è venuto alla mente un tizio che non conta mai fino a dieci prima di sbottare e che vede complotti universali anche in un monopattino che gli taglia la strada. Quel tizio sono io. Poi ho pensato agli allenatori che incolpano delle sconfitte gli arbitri, ai genitori che incolpano dei brutti voti gli insegnanti, ai politici che incolpano delle loro parole i giornalisti, e mai nessuno che conti fino a dieci, a cinque, a uno, prima di cominciare a fare la vittima. Mi sono subito sentito un po' meno solo.

© 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

SPEDIZIONI E RITIRI ASSICURATI IN TUTTA ITALIA

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





Mentre Trump le benedice dopo averle comunicate, le criptoalute impazzano in Italia: in 2 anni è raddoppiato il numero di chi ne possiede. Ennesima bolla?



Mercoledì 31 luglio 2024 - Anno 16 - n° 210
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Anziché € 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

FATTO, REP E DOMANI

Meloni attacca 3 quotidiani, però confonde i report

PIPTONE E SALVINI A PAG. 6

PARLA JEFFREY SACHS

"Trump o Harris cambia poco: tutto già deciso in Usa"



ANTONIUCCI A PAG. 8 - 9

ALLA PROCURA DI ROMA

I pm convocano Natoli. Seconda indagine sul Csm

MASCALI E PACELLI A PAG. 4

ISTAT SUL 2° TRIMESTRE

Italia e zona euro crescono poco, la Germania zero

PALOMBI A PAG. 11

NEI BENI CULTURALI

Sicilia: da 25 anni, 259 "disoccupati" al lavoro in Regione

Leonardo Bison

Ieri hanno chiuso due sale del Museo Salinas di Palermo, a causa dello sciopero di alcuni lavoratori che... lavoratori non sono. Da ormai 5 giorni musei e siti archeologici siciliani (da Messina a Ragusa alla Valle dei Templi) sono in balia dello sciopero di 259 operatori "Asu". Impiegati dalla Regione che ricevono un sussidio dal 1999 di 541 euro, alzati a 691 nel 2022 con gli adeguamenti Inps.



A PAG. 15

Mannelli

no' sono Giorgia come tutto...
da oggi se fa alla Ghirese Autonomia differenziata e Fimielato e ponte sullo stiletto
...tacci vuota.



CHARLEBON AFTER GIULIA

IL RAID I filoiraniani smentiscono e rispondono coi razzi

Israele bombarda Beirut Sud: "Ucciso numero 2 Hezbollah"

Tel Aviv risponde alla strage dei bambini drusi di Majdal Shams colpendo il braccio destro di Nasrallah con un drone. I combattenti sciti libanesi minacciano nuove ritorsioni



ZUNINI A PAG. 7

Le censure sulla censura

Marco Travaglio

La libertà d'informazione è un affare troppo serio per lasciarla ai politici e ai giornalisti italiani. Che infatti la usano per tutt'altri scopi - difendere o attaccare il governo Meloni - tirandosi addosso tre diversi report sul tema senza distinguere e scordandosi il punto di partenza, che precede di parecchio l'avvento dei Melones: l'informazione fa schifo da decenni. E lo faceva ancor di più ai tempi di Draghi e di Renzi (B. è fuori concorso), quando l'intera Rai e tutti i giornali erano turbogovernativi, le conferenze stampa dei premier erano messe cantate modello Corea del Nord che si concludevano con le *standing ovation* e ciononostante nessuno protestava: anzi, proprio per questo. La premier dice che la Relazione annuale della Commissione europea sullo Stato di diritto è stata travisata e strumentalizzata. Vero: critica alcune schifose della giustizia del suo governo, ma sul premierato e la libertà d'informazione si limita ad affiancare alle posizioni governative quelle di "portatori di interessi" contrari (associazioni di categoria, osservatori, ong). Raccomanda l'indipendenza della Rai dai partiti, impedita dalla legge Renzi, e una riforma anti-queerele temerarie, non certo nate con questo governo. Piuttosto minimalista e deludente, il report è pure viziato da sospetti di ricatto: doveva uscire il 3 luglio, ma fu rinviato perché Ursula stava trattando i voti FdI con Giorgia; poi non li ha avuti e ohi, il prezioso inenabolo è saltato fuori. La stessa puzza di estorsione si avvertì con le procedure d'infrazione aperte tre anni fa contro Ungheria e Polonia per violazioni dello Stato di diritto: poi Varsavia fu perdonata senza cambiare nulla perché obbedì alla Nato e dunque a Ursula sulle armi a Kiev, Orbán invece no perché disobbediva.

La Meloni aggiunge che "la Commissione europea riporta accenti critici di alcuni portatori di interesse, diciamo *stakeholder*: Domani, Fatto Quotidiano e Repubblica". E questo è falso. I tre quotidiani sono citati, con i nomi dei giornalisti consultati, da un altro report sulla libertà d'informazione: quello di un consorzio privato, *Media Freedom Rapid Response*, che la premier confonde o finge di confondere con quello di Bruxelles per degradare le critiche europee come attacchi della stampa ostile. C'è poi un terzo rapporto, quello dell'osservatorio *Centre for media pluralism and freedom*, che va giù duro sui bavagli Cartabia, Nordio e Costa, la Rai governativa e i conflitti d'interessi di Mediaset, Angelucci e Gedi. Ma *Rep* è riuscita a parlarne citando i finti martiri di TeleMeloni e censurando proprio il passaggio sul loro editore impuro. C'è una bella differenza anche tra i "portatori d'interessi": noi del Fatto portiamo solo l'interesse dei lettori a essere informati.

CASO ERMINI ORLANDO: "VIA DAL GRUPPO SPINELLI". LUI: "RESTO"

Politica & affari: la maledizione Pd

LA TERRA DEI TOTI
I DEM IN IMBARAZZO PER L'ENNESIMO "EX" CHE SI DÀ AL BUSINESS COL RAS DI GENOVA AGLI ARRESTI. SANSÀ: "FUORI DAL TOTISMO"

PETIZIONE MARATTIN&"RIFORMISTA"
Persino Italia Viva si rivolta contro Renzi: raccolta di firme per non ritornare a sinistra

RODANO A PAG. 10

LA FOLLIA IN TRENTINO

Fugatti ammazza l'orsa. Biancofiore: "È un boia crudele"



ROSELLI A PAG. 10

LE NOSTRE FIRME

- Villone 300mila segnalati alla politica a pag. 13
- Esposito Csm, gli'infiltrati dei partiti a pag. 13
- Mini L'Europa è schiava della guerra a pag. 16
- Robecchi Renzi vaga nella prateria a pag. 13
- Dentello "Verità" di Sophia e dolore a pag. 18
- Vitali Horror vacui dinanzi al menu a pag. 20

STASERA LA PRIMA

Il mio spettacolo sui finti milanesi col sangue misto



JACOPO FO A PAG. 17

La cattiveria

Renzi rivela al "Corriere": "Litigai con Obama e non gli risposi per ore". Obama non ci dormì per settimane

LA PALESTRA/MICHELE NEGRI





ANNO XXIX NUMERO 180 DIRETTORE CLAUDIO CERASA MERCOLEDÌ 31 LUGLIO 2024 - € 1,80 e 0,90 con il FOGLIO REVIEW n. 32

Combattere l'antisemitismo su tutti i canali senza paura di essere divisivi. Dalla Bbc a TikTok. Perché clonare Sacha Baron Cohen

Una domanda proposta: clonare subito Sacha Baron Cohen o quantomeno far girare il più possibile le sue idee, concludere i suoi punti di vista, prestare attenzione assoluta alle sue devianze, specie quando parla di politica, specie quando parla di social, specie quando parla di pregiudizio contro il popolo ebraico. Sacha Baron Cohen sapeva tutti chi è. È un attore comico, britannico, ebraico, diventato famoso in tutto il mondo anni fa con il mitico film "Borat", in cui interpretava un imbroccone e adorabile giornalista haka, e tra sua politica e l'altra ogni tanto si divideva in un'attività parallela a quella cinematografica: trarre, con gusto e con efficacia, tutti coloro che giocano con l'inciviltà e che non fanno appassire. L'ultimo caso, piccolo ma rivelatore, è il manifestato quel giorno fa, quando Sacha Baron Cohen ha espresso la sua più viva indignazione per il titolo fittiziamente neutrale della Bbc sul peggiore attacco subito da Israele dal 7 ottobre: quello a Majdal

Shams, sulle Alture del Golan, dove dodici bambini, come se ne sono stati assassinati da un razzo lanciato da Hezbollah. La Bbc, attingendo al più ampio armamentario dell'antisemitismo e dell'anti-ebraismo, ha titolato così: "Undici morti in un attacco missilistico sul Golan occupato da Israele". Baron Cohen ha notato che la Bbc aveva preferito l'insensibile Hezbollah come autore degli assassinii, ha osservato che la Bbc ha scelto di usare l'espressione "Golan occupato" trascurando il fatto che le Alture del Golan sono parte integrante di Israele dal 1967 e ha rilanciato un post su un'antico con un discreto seguito su Instagram, Arno Klompas, che ha fatto a pezzi la Bbc, definendo quel titolo semplicemente "disgustoso". L'ultima volta in cui Sacha Baron Cohen ha utilizzato, prima del caso della Bbc, la sua potenza mediatica per denunciare alcune forme latenti di antisemitismo, ha convocato con una dura denuncia fatta alla fine dello scorso anno con TikTok. In quell'occasione, l'attore sostiene che TikTok

stesse "creando il più grande movimento antisemita dai tempi dei nazisti" e accusò il social cinese di essere diventato un diversivo del contenitore perfetto per veicolare le peggiori infamie contro il popolo ebraico. Mesi dopo quell'uscita, TikTok resta l'unico tra i grandi social network mondiali ad aver fatto un passo in avanti per combattere l'antisemitismo. A fine maggio, Elon Musk, presidente di Twitter, oggi X, ha annunciato di aver cambiato le regole del social e ha scelto di considerare meritevoli di censura espressioni come "dal fiume al mare" (il meccanismo non ha sempre funzionato). A luglio, Meta, che nel 2019 venne formalmente accusata da Sacha Baron Cohen che disse, quando ancora si chiamava Facebook, che "i Facebook che esistono negli anni 30, avrebbe permesso a Hitler di postare pubblicità di 30 secondi sulla sua 'soluzione' per la questione ebraica", ha fatto un passo in avanti, nella lotta contro l'antisemitismo. Ha modificato alcune sue regole interne, per cancellare automaticamente i post contenenti

l'espressione "sionisti" nei casi in cui quell'espressione ha a essere stereotipi antisemite, disumanizzazione del popolo ebraico, inteso di fare del male agli ebrei. TikTok, al contrario, continua a non classificare l'antisemitismo come antisemitismo, si è rifiutato di considerare qualsiasi contenuto con lo slogan "Insurrezione ebraica" adottato da Israele durante la guerra e secondo un rapporto pubblicato a metà luglio dall'Institute for Strategic Dialogue e riportato da Wired, America si è stata negli ultimi mesi su TikTok "un'esplosione di antisemitismo con la previsione di essere estremo in cui viene promossa la negazione dell'Olocausto, la pianificazione della Germania della terra santa, le narrazioni suprematiste eurocentriche sul sud-est asiatico". La lezione è semplice. Combattere l'antisemitismo in tutti i suoi ingranaggi, in tutti i suoi canali, su tutte le piattaforme, senza scenti, senza aver paura di essere divisivi. Una modesta proposta: clonare subito Sacha Baron Cohen.

Dopo Majdal Shams Israele risponde a Hezbollah con un attacco duro a Beirut

Lo stato ebraico punta a un capo delle milizie, consigliere di Nasrallah ricercato dagli Stati Uniti

Vittime e sopravvissuti

Roma. La risposta di Israele contro Hezbollah è arrivata, dura ma circoscritta, come i funzionari dell'intelligence avevano raccontato al media israeliani. Tshah ha colpito Beirut, in Libano, nel quartier generale di Hezbollah, dove vengono prese le decisioni importanti del gruppo per attaccare Israele, dove è stato ordinato anche il lancio del razzo che sabato ha ucciso dodici ragazzi a Majdal Shams, sulle alture del Golan. L'obiettivo del drone israeliano era Pual Shukr, consigliere militare del capo di Hezbollah Hassan Nasrallah, e responsabile di tutti gli attacchi: fonti del gruppo hanno detto a Reuters che è sopravvissuto. È un bersaglio ambizioso non soltanto per Israele, che è consapevole dell'importanza di Shukr per Hezbollah, ma anche per gli Stati Uniti, per i quali è ricercato da quando nel 1983 ebbe il ruolo di ruolo fondamentale nell'attentato alla caserma del marinae Beirut, in cui morirono 241 soldati. Sulla sua testa Washington ha messo una taglia da 5 milioni di dollari, sapendo che il ruolo di Shukr andava ben oltre il Libano, arrivava fino in Siria dove il comandante è occupato di fornire assistenza alle milizie vicine al dittatore Bashar al Assad e agli uomini di Hezbollah presenti nel territorio siriano. Israele ha risposto a un attacco sui civili prendendo di mira la mente degli attaccati, la spalla di Nasrallah, un uomo potente e prezioso per l'Iran. È il primo che lo stato ebraico colpisce. Hezbollah aveva già lanciato un attacco contro il nord della Galilea, uccidendo un civile, e aveva proseguito con una scara di lanci contro il nord di Israele. L'aumento della tensione tra i due paesi, la possibilità di una guerra aperta a questo punto dipenderanno dalle scelte di Hezbollah che risponderà o colpendo infrastrutture militari o civili. La seconda opzione è un'escalation di guerra. (Nicola Flamini)

L'ottavo fronte

Tshah avvia un'inchiesta sugli abusi sui palestinesi in un carcere. Gli estremisti israeliani insorgono

Roma. A maggio un soldato israeliano aveva mandato delle foto alla Cnn per mostrare come venivano trattati i detenuti a Sde Teiman, una base militare a Beit Lid, nel deserto del Negev, riconvertita a centro di detenzione dopo il 7 ottobre. Il soldato aveva detto che le immagini che vedeva durante la sua giornata, torture, pestaggi e umiliazioni, lo tormentavano. Dopo la Cnn, arrivò il New York Times e Tshah, l'esercito israeliano, aveva continuato a sostenere la "condotta corretta" dei suoi soldati all'interno di Sde Teiman. Nel frattempo però Tshah aveva deciso di avviare un'indagine interna e lunedì ha annunciato l'arresto di otto soldati della base dopo il ritrovamento di un detenuto palestinese che riportava gravi segni di abusi. A Sde Teiman sono incarcerati circa cinquecento uomini accusati di terrorismo per meno della metà si tratta di accuse senza prove, soltanto sospetti, altri invece sono membri di Hamas e del Jihad islamico. Tutti sono stati portati a Sde Teiman, che è molto vicino alla Striscia di Gaza, e la base si è trasformata in un centro di detenzione. (Flamini segue a pagina quattro)

L'economia di Berlino

La ripresa primaverile tedesca è già finita. Il pil in calo nel secondo trimestre è impietoso con Scholz

Berlino. Olaf Scholz ci aveva sperato. Dopo la pessima performance della sua Spd alle europee, buone notizie in arrivo dall'economia avrebbero potuto aiutare il cancelliere tedesco a risolvere il morale, quello del governo e quello del Partito socialdemocratico. Ma la ripresa primaverile, formazione politica in Germania. Al pari di quelli usciti dallo scrutinio elettorale di giugno, anche i numeri dell'economia sono invece impietosi con il cancelliere tedesco. A sorpresa, dopo una crescita minima nei primi tre mesi dell'anno, il prodotto interno lordo della Germania si è contratto nel secondo trimestre del 2024. Uno scostamento piccolo, il 0,1 per cento anno su anno ma sufficiente per precedere, precedente, sufficiente però a far ripartire il pessimismo che aleggia oramai da mesi intorno a una Germania interrotta, incapace di darsi la scusa necessaria per ritornare al suo ruolo di locomotiva dell'economia continentale. (Moseri segue a pagina tre)

L'economia di Harris

La vicepresidente deve convincere gli elettori che si, l'America è proprio in forma

Milano. Dopo una settimana e più di adattamenti alla nuova campagna elettorale stavolta dall'ingresso di Kamala Harris come candidata alla presidenza degli Stati Uniti al posto di Joe Biden, i trumpiani stanno trovando nuovi slogan - a parte gli insulti. Uno di questi è presente nel primo spot elettorale del Partito repubblicano dall'ingresso di Harris nella corsa, pubblicato negli stati in bilico: Harris è "pericolosamente liberale". In questo spot si applica all'immigrazione, uno dei punti di attacco storico del trumpismo, ai democratici e più efficace nei confronti della vicepresidente che si è occupata, su mandato di Biden, del dossier e che potrebbe scegliere come compagna di ticket il senatore democratico dell'Arizona Mark Kelly proprio per la questione migratoria. Ma "pericolosamente liberale" risuona forte anche sul fronte dell'economia, in cima alle preoccupazioni degli elettori americani. (Pediacci segue a pagina tre)

Reddito e giustizia

Per i poveri extracomunitari, ha fatto più la destra di Meloni che il Pd di Orlando. Una prova

Dal Lussemburgo arriva una sentenza su cui la cosiddetta sinistra riformista dovrebbe riflettere in fondo. La Corte di giustizia dell'Unione europea ha stabilito che è illegittimo il requisito di dieci anni di residenza in Italia, gli ultimi due dei quali continuativi, per accedere al reddito di cittadinanza (Rdc). Costituisce una discriminazione indiretta nei confronti degli stranieri. E, per giunta, anche la sanzione penale per le false dichiarazioni sul requisito della residenza è illegittima. La sentenza analizza il caso di due cittadine "soggiornanti in lungo periodo" imputate per aver dichiarato il falso nella domanda per il Rdc e per aver indebitamente percepito negli anni circa 3 mila euro a testa. Per la Corte e la legge italiana a essere illegittima, dato che raddoppia ingiustamente il requisito di cinque anni di residenza per ottenere lo status di soggiornante in lungo periodo. Ma questa criticità era perfettamente nota sin dal principio. (Cipone segue a pagina tre)

"TeleMeloni non esiste. E' TeleServi"

"Privatizzare la Rai? Un'idea mia, ma per Meloni è solo un modo per liberarsi dei camerieri che ha scelto, più camerieri di quanto pensava. E servono pure male". Parla l'ex dg, Pier Luigi Celli

Roma. E' Meloni il problema di Meloni. Va in Cina ma attacca l'Europa, spedisce lettere a von der Leyen per lamentarsi dei giornali italiani "por-

DI CARMELO CARRO

tatori d'interessi", dice che non ha bisogno di una Rai TeleMeloni, è inaffidabile che esista solo TeleMeloni, rivelata dal Foglio, da Claudio Cerasa, sia liberarsene, privatizzarla, che è un'idea di Pier Luigi Celli, ex dg Rai, manager in Eni, Enel, Olivetti, 82 anni, "ma guardi che lavoro ancora", Celli, esiste TeleMeloni? "A me sembra che esista solo TeleMeloni, TeleServi". "Dipendere dai partiti invece che dal talento, piegarsi anziché dire 'questo non si può fare'. E' una tv che non sta con la schiena dritta. Il mondo si può dividere in uomini dalla schiena dritta e maggiorino stupidini. Oggi abbandonano i secondi. E' una Rai che non lascia spazio ai bravi, i bravi che ci sono, e mi creda, ci sono. Non sono solo i giornalisti, sono tutti e due". E chi sarebbero bravi? "Il dg Giampaolo Rossi lo ricordo come un uomo di qualità, e come lui altri". E poi cosa è accaduto? "Quei che accade in Rai, una tv che dovrebbe essere governata da un'autorità, una fondazione. Si comincia ad avere paura di perdere il ruolo, si comincia ad assecondare qualsiasi richiesta. Il potere piace ma va mantenuto. Si comincia a guardare il telefono, a guardarsi se il ministro ti ha chiamato. Si inizia ad abbassare la schiena". Da dg è zero che voleva privatizzarla? "Proprio la privatizzazione della Rai perché il debito era spaventoso". Oggi non riesci a pagare i debiti spaventosi si possono coprire se c'è fiducia, armonia. Ricordo ancora l'anno in cui la Rai non riuscì a pagare le tredicesime. Mi presentavo alle banche ma nessuno voleva un passo di portare i dipendenti, di pagare appena possibile. Si fidarono. Ce l'abbiamo fatta. Sa cosa significa non pagare le tredicesime? Già nei miei anni, a inizio Novanta, la Rai era a un passo dal portare i libri in tribunale. Non la salvò Ciampi con il decreto Salva Rai? "La salvarono Finanziati con i mutui, i mutui bravi". Meloni crede che la Rai sia la sua sciagura. Meglio venderla? "Io propono di vendere Rai Due e una radio". Si può ancora fare? "Farlo adesso è la prova che Meloni fugge la complessità. Secondo me anche lei ha capito di aver commesso un errore di servizio che ha scelto in Rai sono più servitori di quanto pensava e servono pure male". (segue a pagina quattro)

Riformare la Ragioneria dello stato

Competenza e indipendenza, i deficit messi a nudo dal Superbonus

La vicenda del Superbonus, il disastro di finanza pubblica più grande della storia nazionale, va verso un epilogo davvero triste. E' ormai evidente che, oltre alla politica, una grande responsabilità l'ha avuta la Ragioneria generale dello stato (Irgo) che ha sbagliato completamente le previsioni di spesa: secondo le relazioni tecniche, il costo dei bonus edilizi sarebbe dovuto essere di 71 miliardi e invece è stato di 220. Un buco di 150 miliardi, di cui circa 70 solo nel 2023, dopo che il governo Meloni aveva creduto di aver chiuso il rubinetto proprio sulla base delle indicazioni della Irgo. Questa vicenda, dicevamo, si sta risolvendo con un accordo che, apparentemente fa contener-

Parla l'uomo del report sull'Italia

López Aguilar: "Da Meloni reazione spropositata. La pagherà in Ue"

Bruxelles. La lettera sfogata di Meloni a von der Leyen è "una reazione spropositata e irritante a un rapporto periodico e obiettivo", spiega al Foglio l'eurodeputato socialista spagnolo Juan Fernando López Aguilar, che ha presieduto la commissione Irga della premier italiana. "Un disastro epocale, che in altri tempi o paesi avrebbe scosso le istituzioni, viene risolto nelle segrete stanze del Mef, senza lo scrutinio dell'opinione pubblica. L'occasione per cambiare le persone, ma non per risolvere le profonde criticità emerse. Che sono essenzialmente due: competenza e indipendenza, le qualità fondamentali per una burocrazia efficiente". (Cipone e Diaponte seguono a pagina quattro)

Colpi alla grandeur

Gli inglesi contro il cibo, gli atleti come turisti sui vaporetta. La Senna sporca. Ahi, Parigi

La cosa più umiliante per i francesi è stata la decisione del team britannico di lasciare il Villaggio olimpico e di cercare posto in hotel. Motivo principale, oltre alle troppe scale da fare, la cucina. Agli inglesi non piace quel che veniva servito agli atleti. E' detto da chi ha nel menu nazionale: fagioli come piatto tipico è un colpo non da poco. Qualcuno ha tirato in ballo perfino Trafalgar, altri hanno ricordato che se i francesi possono dire d'aver vinto l'ultima guerra mondiale è solo grazie a Churchill. Altro che mente cordiale, insomma. Il fatto è che i francesi hanno visto che le loro Olimpiadi parigine, attese da un secolo e mezzo, fossero più il trionfo della Patrie che la celebrazione della concordia e della pace fra i popoli, come proclamato dal barone De Coubertin. Hanno voluto sacralizzare Parigi come fardell'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metropoli al pianeta. Mostra anche durante le gare, come sabato scorso: i ciclisti correvano l'ultimo e decisivo chilometro verso l'altare e anziché fissare le telecamere sulla gara, si preferiva raccontar per immagini l'Areo di Trionfo, il Louvre, il Sacro Cuore. Manifestazione di gigantismo supremo, tirato fino all'impossibile far disputare le gare nella Senna. Hanno speso più di un miliardo per bonificarla, la sindaco Anne Hidalgo s'è tuffata come fosse il lago di Misurina. Poi è bastata una pioggia alluvionale per fare del fiume la casa dell'Eschere-fare dall'umanità non dimenticando che la libertà l'hanno donata loro tagliando teste di re e regine, cantando la Marsigliese e rivestendo i solchi abbeverati di sangue impuro del drappo tricolore. Hanno voluto mostrare Parigi a tutti i costi, come se ce ne fosse bisogno: è già la città più famosa del mondo, quella degli innamorati, visitata più di ogni metrop



SCHERMA E GINNASTICA

Oro e argento: il giorno da sogno delle azzurre

Arcobelli e Signori alle pagine 28 e 29

Le ragazze della spada battono la Francia e prendono l'oro. È una grande impresa sportiva che l'Italia centra per la prima volta. Zittito il palazzetto francese. Argento, atteso da 96 anni per la ginnastica a squadre italiana, sconfitta solo dagli Stati Uniti. Bronzo di Paltrinieri negli 800 stile libero nel nuoto.



TRIPLISTA IN FUGA DA CUBA

DIAZ, RIFUGIATO ORA ITALIANO: «VI RIPAGHERÒ GIÀ A PARIGI»

Casadei Lucchi a pagina 31



LA VITTORIA TOLTA A MACCHI

L'ALLENATORE: «IL MONDO HA VISTO, GLI ARBITRI NO»

Hoara Borselli a pagina 30



il Giornale



Editoriale

BUGIARDI E PURE RIDICOLI

di Alessandro Sallusti

Ci sarà un motivo perché in Piemonte da generazioni il quotidiano La Stampa è chiamata con un appellativo, La Busiarda (La Bugiarda), che non lascia spazio a dubbi sul giudizio che di lei hanno i suoi lettori. Il suo direttore, Andrea Malaguti, ieri ci ha riservato un trattamento stile picchiatori Casapound con i giornalisti ficcanaso: botte, minacce e insulti a go-go. Sì, in effetti siamo ficcanaso e ieri l'altro lo abbiamo ficcato - come ben raccontato da Luigi Mascheroni e Domenico Di Sanzo - nell'ennesimo rapporto pagato dall'Unione Europea sulla mancanza di libertà di informazione nell'Italia meloniana. Per scoprire che era stato compilato - non sappiamo se dietro pagamento - su pareri solo di giornalisti che lavorano in testate dichiaratamente critiche e ostili al governo di centrodestra, tra cui appunto La Stampa. Che è un po' come chiedere a un tifoso della Roma un parere sulla Lazio e spacciarlo per verità assoluta. Di più, tre di quei giornalisti hanno dato poi conto sulle loro testate del risultato senza avvisare i lettori che era compilato da loro stessi, insomma una patacca bella e buona. Trovo paradossale che un giornale, La Stampa così come la Repubblica, il Domani e il Fatto, che lamentano la mancanza di libertà di stampa, vogliono impedire a noi di raccontare la pura verità per altro non smentibile visto che i nomi dei colleghi arruolati - altro che liste di proscrizione de Il Giornale - sono stampati in bella vista nel medesimo rapporto. Abbiamo fatto cronaca, solo cronaca, e a volte capita che facendola si scopra che il diavolo ha fatto la pentola ma si è scordato il coperchio. Beccati con le mani nella marmellata, i colleghi si indignano e si ergono loro a censori. Non è una situazione piacevole, li capiamo. E rispettiamo la loro libertà di continuare a parlare male di questo governo e pure di noi, così come La Stampa è sempre stata libera di nascondere le magagne della famiglia Agnelli ieri ed Elkann oggi, la Repubblica di buttare al macero decine di migliaia di copie fresche di stampa per un articolo non gradito al suo editore. In altre parole La Stampa è libera di non essere libera, ma che la smetta di dare lezioni di libertà a noi, che oltre che Busiarda diventa pure ridicola.

IN ITALIA, FATE SANNE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)...

LO SCONTRO SUI MEDIA

Stampa, scoppia il caso dossier

I quotidiani di sinistra attaccano il Giornale per aver scoperto il trucco dei report sull'informazione. Autore Rai insulta la Meloni

IL RACCONTO

Gli intolleranti del fascismo eterno

Vittorio Macioce a pagina 3

GARANZIE E IPOCRISIE

La libertà è sacra Il diritto di replica pure

Augusto Minzolini a pagina 5

La saga sul fantomatico pericolo per la libertà di informazione in Italia a causa del governo Meloni si arricchisce di una nuova surreale puntata: le liste di proscrizione immaginarie. E il «Giornale» finisce nel mirino. Fnsi e quotidiani di sinistra vanno all'attacco per l'inchiesta sulle fonti del rapporto che denuncia l'inesistente stretta sui media.

servizi da pagina 2 a pagina 5

IN TRENTINO

Aggredi turista, uccisa l'orsa Kj1 Il dibattito tra favorevoli e contrari

Maria Sorbi a pagina 15



POLEMICHE L'orsa Kj1 uccisa dopo un decreto della Provincia

PARLA MONSIGNOR PICCINOTTI

«Io banchiere di Francesco»

di Fabio Marchese Ragona

a pagina 16

RAID SU BEIRUT, COLPITO LEADER DI HEZBOLLAH Israele vendica i bimbi calciatori Ucciso l'organizzatore della strage

Chiara Clausi

Il fumo si alza sopra Dahiyeh, periferia sud di Beirut, roccaforte di Hezbollah. L'obiettivo è Fouad Shukr. È la rappresaglia di Israele per la strage dei bambini.

a pagina 10

PRIMO OK AL PONTE DI MESSINA

L'Italia cresce più dell'Eurozona

Nel secondo trimestre dell'anno l'Italia cresce dello 0,9%, meglio dell'Eurozona e della Germania, che continua a essere in crisi.

De Francesco e Parietti a pagina 9

L'analisi del G

Lo Stato ebraico e le guerre per sopravvivere

di Edward N. Luttwak

La caratteristica comune delle guerre israeliane dal novembre 1947 è che sono accompagnate da forti divisioni politiche all'interno del Paese e da reazioni molto negative all'estero, così che solo molto dopo la fine dei combattimenti gli israeliani e il mondo scoprono che la guerra ha lasciato Israele significativamente più forte di quanto non fosse prima. Questo è stato certa-

segue a pagina 11

GIÙ LA MASCHERA

DIVISE NON DIVISIVE

di Luigi Mascheroni

Perdonate il ricordo personale. Quando eravamo a militare, nei carabinieri, e ci destinarono in uno sperduto Comando sul Monte Amiata, il primo giorno ci sembrò di vivere un incubo. Non sapevamo che sarebbe stato uno degli anni più belli della nostra vita. Peraltro, portavamo la divisa benissimo.

Fine del ricordo. Ora il fatto di cronaca, per una volta con il lieto fine (la cosa si è saputa ieri, ma risale agli ultimi giorni di scuola). Un piccolo paese del Biellese, una classe elementare, ora di italiano. La maestra chiacchiera con gli alunni. Chiede ai bambini cosa vogliono fare da grandi. Uno risponde senza esitare: «Il carabiniere». Silenzio. Poi spiega: «Per arrestare mio papà». L'insegnante vuole sapere perché. «Così non toccherà più la mamma».



La maestra capisce tutto. Avvisa la preside, che avvisa i servizi sociali, che avvisano i carabinieri. Dalle indagini emerge che il padre picchia la moglie anche in presenza dei figli e tiene in casa armi cariche. L'uomo, 48 anni, viene arrestato. Sì, lo sappiamo. La storia è un po' da libro Cuore. Forse le cose non sono andate proprio così, forse il padre è innocente, forse è un equivoco. Chissà. Però, in una società dove da tempo alligna l'odio contro la divisa, dove ci sono scrittori infastiditi dalle uniformi, dove le forze dell'ordine sono sempre più deboli... la semplicità di un bambino ci ricorda il senso profondo di quello che poliziotti e carabinieri fanno ogni giorno. Per tutti noi.



IL GIORNO

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATEMENTE

MERCOLEDÌ 31 luglio 2024*
1,50 Euro

Milano Metropoli

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Oggi gli "eredi" costretti a un rientro rischioso

K2, 70 anni fa sulla vetta
La nipote di Compagnoni
«Le tensioni e la festa»

D'Eri e Magni a pagina 18

DA DOMANI
IL tuo QUOTIDIANO
TI REGALA 3 LIBRI
PER ACCOMPAGNARTI DURANTE L'ESTATE

QN Quotidiano Nazionale | IL GIORNO | Il Resto del Carlino | LA NAZIONE



L'Azienda Italia va, il governo respira

Il Paese cresce anche nel secondo trimestre: possibile il Pil all'1% nel 2024. Bene Francia e Spagna. La Germania è in crisi Per Meloni trattativa meno in salita con Bruxelles. **L'intervista** Il ministro Urso: «Pronti 13 miliardi per la transizione verde e digitale»

Marin alle p. 2 e 3

Drone in azione a Beirut

Raid israeliano, colpito un capo di Hezbollah



Dura reazione israeliana contro il Libano dopo l'uccisione dei 12 bambini drusi. Ieri raid su Beirut dei droni di Tel Aviv, colpito il numero due di Hezbollah. Mistero sulla sua sorte.

Baquis alle pagine 8 e 9

Intervista a Calenda (Azione)

«Auguri a Schlein e al campo largo, noi al centro»

Coppari a pagina 6

PER LA PRIMA VOLTA LE AZZURRE VINCONO L'ORO A SQUADRE NELLA SPADA IMPRESA DELLE GINNASTE: È ARGENTO. NUOTO, BRONZO A PALTRINIERI

Le ragazze della squadra italiana di spada che ieri sera hanno trionfato a Parigi



NELLA STORIA

Turrini, Rabotti, Manili e Trebbi nel QS

DALLE CITTÀ

Como, l'agente Alessia Russo



Salva una ragazza dal suicidio
«Tutte le emozioni in un abbraccio»

Canali a pagina 15

Varese, l'ombra della rapina

Pusher accoltellato
Scatta l'arresto di un terzo militare

Servizio a pagina 15



Dopo lo stop dei giudici

Ricorsi e inchieste
Caos autovelox

De Franchis e Mirante alle p. 10 e 11

La Fieg preme sui giganti per il riconoscimento dei diritti

Articoli online: accordo editori-Siae
«I colossi web paghino i nostri contenuti»

Ropa a pagina 21



Giallo a Bergamo

Uccisa in strada, caccia al killer

Donadoni a pagina 13

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





Domani l'ExtraTerrestre

FORESTE Dossier di Greenpeace denuncia Ikea di utilizzare il legno delle foreste vetuste protette dei Carpazi romeni per i propri mobili



Culture

DROR MISHANI Il cuore del detective diffusa dello Stato. Parla lo scrittore israeliano, autore di «Fede» per e/o Guido Caldiron pagina 12



L'ultima

STORIE Lo scrittore palestinese racconta vita quotidiana, sogni e speranze di una famiglia a Gaza Muhammad al-Zaqzuq pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

IN DON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,30

MERCOLEDÌ 31 LUGLIO 2024 - ANNO LIV - N° 182

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Il quartiere sud di Beirut colpito ieri dall'attacco aereo israeliano foto di Hussein Malla/Ap



Fumo libanese

Israele bombarda Beirut e rivendica l'uccisione del numero 2 dell'ala militare di Hezbollah. Altre fonti smentiscono: Fouad Shukr è vivo. Tre morti, 85 feriti. La guerra è fuori controllo, il Medio Oriente è sul baratro. E la città drusa di Majdal Shams implora: «Fermatevi» pagine 2, 3

L'ESCALATION Il Libano trema: «Atto criminale»

PASQUALE PORCIELLO

■ Sono ore di grande confusione a Beirut, tra notizie e smentite. Dopo le sette di sera locali è risuonata una fortissima esplosione nella Dahieh, periferia a sud di Beirut a maggioranza sciita, roccaforte nella capitale di Hezbollah: è stato colpito l'ultimo piano di un palazzo nei pressi dell'ospedale Bahman, nel quartiere di Haret Hreik, centrato da un drone israeliano.

Subito dopo l'impatto, centinaia di abitanti del quartiere si sono riversati in strada, tra la paura e la curiosità di capire quale fosse stato l'effetto della tanto attesa e temuta ritorsione israeliana nei confronti di Hezbollah, dopo la morte sabato di 12 tra bambini e adolescenti nell'esplosione di un razzo a Majdal Shams, nel Golan siriano occupato.

La notizia che inizia a girare è che Fouad Shukr, numero due dell'ala militare di Hezbollah, è stato ucciso. «Il comandante responsabile dell'uccisione dei bambini a Majdal Shams è stato ucciso a Beirut», annuncia il portavoce dell'esercito israeliano Daniel Hagari su X subito dopo l'esplosione.

SEGUE A PAGINA 2

all'interno

L'attacco La fortezza sciita di Haret Hreik colpita di nuovo

Nella zona colpita a sud di Beirut vivono sciiti, sunniti, maroniti, sotto stretto controllo di Hezbollah. Ma a inizio anno un altro drone israeliano aveva ucciso Saleh Aruri, uno degli esponenti di punta di Hamas.

MICHELE GIORGIO
PAGINA 3

IL DECRETO ARRIVA IN AULA AL SENATO. LA GIUDICE ALBANO: «SERVE SUBITO UN ATTO DI CLEMENZA»

Carceri, nuovo suicidio: siamo a 61

■ Di carcere si continua a morire. Dopo il ragazzo di 27 anni che sabato scorso si è tolto la vita nella casa circondariale di Prato, ieri un altro giovane, di 25 anni e in attesa di giudizio, si è impiccato nella cella d'isolamento del carcere di Rieti dove era stato rinchiuso dopo che, con altri detenuti, si era rifiutato di rientrare in cella per prote-

stare contro il sovraffollamento. Per le statistiche si tratta del 61esimo suicidio dall'inizio dell'anno, numero che però restituisce solo in parte il dramma che decime di migliaia di detenuti vivono nelle prigioni italiane. Oggi arriva in aula al Senato il decreto carceri. Il voto è previsto per giovedì, con il governo che quasi sicuramente chiederà

la fiducia. Intervista alla giudice di Roma e presidente di Magistratura democratica Silvia Albano: «La situazione è talmente grave che deve essere affrontata subito, immediatamente, con un provvedimento di clemenza. Ma forse i detenuti non sono l'elettorato di riferimento del governo».

DELLA CROCE, DI VITO PAGINE 4 E 5

Dentro e fuori Sciascia, la galera e le giraffe

RICCARDO DE VITO

Mentre la contabilità della morte in carcere arriva a quota 61 e un decreto interviene d'urgenza, senza neppure nominare il sovraffollamento esoltan-

to per complicare le procedure per la concessione dei famosi giorni di liberazione anticipata, si torna a discutere della proposta di legge Sciascia-Tortora.

— segue a pagina 5 —

all'interno

Rapporto Ue Per difendersi Meloni attacca i giornalisti

GIULIANO SANTORO PAGINA 7

Genova Ipm: «Processo immediato per Toti»

GIULIA MIETTA PAGINA 7

In Trentino Orsa abbattuta, animalisti contro Fugatti

LUCA MARTINELLI PAGINA 9

ASILO POLITICO Richiedenti in gabbia secondo tentativo

■ Dopo il flop dello scorso autunno, di peso dalle non valide dei trattenimenti da parte del tribunale di Catania, il governo Meloni riprova a detenere i richiedenti asilo che vengono dai paesi considerati «sicuri». Il centro sarà a Porto Empedocle, così stavolta la competenza ricadrà sul tribunale di Palermo. Il sottosegretario Mantovano: le strutture per migranti in Albania «stanno diventando operative». Report di Amnesty sul centro greco di Samos: «Detenzioni sistematiche e illegittime: qui il futuro dell'Ue». MERLI A PAGINA 6

IL LIMITE IGNOTO Kiev rivendica l'attacco alla Wagner in Mali



■ L'intelligence ucraina ha confermato che l'attacco che è costato la vita a decine di mercenari russi nel Mali è stato supportato dai servizi di Kiev. Andriy Yusov, portavoce del Gur: sostegno e «informazioni» ai ribelli tuareg figlio Isis. Che vogliono l'indipendenza. ANGIERI, SPINELLI BARRILE A PAGINA 11

IL VOTO IN VENEZUELA Proteste a Caracas, Maduro: rischio golpe



■ Proteste a Caracas per la proclamazione della vittoria di Maduro alle presidenziali, divelte statue del presidente eterno Hugo Chavez, di cui Maduro è l'erede. La leader della destra Corina Machado: abbiamo le prove matematiche del broglio. Per ora il governo controlla. FANTI A PAGINA 10



Posta Italiana SpA, in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1.





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CICCHI - N° 310 ITALIA
SPEDIRE IN ADEMPIMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/A, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 31 Luglio 2024 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

AGENZIA E PRODA: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" ELI 80 L30

L'estate dei vip

DiCaprio, la dolce vita (con il cappellino) tra Capri e Costiera

Mario Amodio a pag. 32



Amichevole con il Brest

Osi, il manager tuona «Non è un pacco» Lukaku resta in attesa

L'inviato Pino Taormina a pag. 17



L'editoriale

LA PARTITA DELLA LEGALITÀ CHE NON PUÒ ESSERE PERSA

di Roberto Napolitano

Pirati del mare che sfrecciano con le loro barche tra i Faraglioni di Capri. Pratica vietatissima per la sua pericolosità. Pirati del mare che, in alcuni casi, sono espressione della classe dirigente, del mondo delle professioni, e addirittura delle istituzioni con dirette responsabilità sulla tutela di un patrimonio che appartiene al mondo per l'unicità della sua bellezza.

I piramani del Vesuvio che tornano in azione come ogni estate. Questa volta, poi, il mix infernale di caldo e vento fa il loro gioco e amplifica i danni. Un patrimonio inestimabile dal punto di vista paesaggistico, culturale e turistico viene messo a rischio da una criminalità ambientale senza scrupoli. Che, quindi, ritiene di potere agire indisturbata. Parliamo di incendi dolosi su commissioni che prestano il fianco all'accusa di agire sotto la spinta di interessi opachi legati alle gare della somma urgenza determinate dagli incendi e dalle emergenze che ne discendono.

A Scampia il dolore e la sofferenza sono qualcosa che feriscono profondamente. Sono troppe le vite spezzate e quelle a rischio. Siamo ancora nei giorni del dolore, ma ciò non ha impedito di scoprire che nelle Vele, secondo stime elaborate dalle istituzioni locali, cinque abitanti su dieci sono legittimi assegnatari di alloggi e hanno le carte in regola per ottenere le nuove case in costruzione con il cantiere del Piano nazionale di ripresa e di resilienza (Pnr) già aperto a pochi metri dalla maledetta Vela celeste.

Questo vuol dire che almeno una persona su due ha occupato abusivamente appartamenti pubblici che si ritrovano tra l'altro in condizioni di assoluto degrado e privati della benché minima manutenzione.

Continua a pag. 35

In barca tra i Faraglioni l'assessore snobba i divieti

Politico caprese sfreccia e posta la foto, poi nega: la scia trae in inganno

Antonino Pane

Il brivido dei Faraglioni contagia un po' tutti. Anche chi dovrebbe difendere il mare e tutta la costa di Capri, il consigliere delegato al demanio marittimo, Mirko Avellino. Significativa una foto, lui però nega.

In Cronaca



Il Vesuvio torna a bruciare allarme e case evacuate

Nel parco 15 focolai la pista: dietro i roghi le mani della criminalità

Francesca Mari

Paura nell'area del Vesuvio, fiamme nel Parco nazionale, complici il caldo torrido e i forti venti provenienti da Nord Ovest. Ben 15 i focolai censiti, avanza la pista dell'incendio doloso. Case evacuate.

A pag. 11



RAID DI ISRAELE BOMBE SU BEIRUT

► «Ucciso comandante di Hezbollah». La replica: entreremo in Galilea

Genah, Malfetano e Vita alle pagg. 6 e 7

Il commento

Il rischio che inizi una fase nuova

di Alberto Negri

Che in Medio Oriente sarebbe stata un'estate calda lo sapevamo. Che Israele avrebbe reagito all'attacco sulle alture del Golan occupato pure. Come abbiamo ormai una certezza: Israele e gli attori della regione respingono la diplomazia americana e occidentale, anzi quasi la sbeffeggiano.

Continua a pag. 35

Ragazze top: oro nella spada, argento nella ginnastica



Nicolielo, Sacch e Sorrentino alle pagg. 15 e 16

Un Var (poco) olimpico e la lezione di Filippo

di Piero Mei a pag. 34

L'algoritmo che calcola le medaglie "giuste"

di Fabrizio Galimberti a pag. 34

Il caso degli sfollati Vele di Scampia la denuncia: abusivo il 50% dei residenti

Luigi Roano

Eccoli i numeri veri degli occupanti le Vele di Scampia dove 5 su 10, si stima, non hanno titoli. Fondamentali per capire chi deve avere i sostegni economici e anche case pubbliche nuove e chi no perché abusivo. È la contesa tra i comitati di Scampia e il Comune.

Alle pagg. 2 e 3 con Di Biase

Gli scempi nell'ateneo Perché non bisogna cedere sul rigore

di Guido Trombetti

Scampia è un quartiere con circa 40.000 abitanti. Ed è ormai chiaro a tutti che non è più solo Gomorra. Così come lo storytelling più accreditato lo descriveva. Anzi la percezione è che in qualche maniera stia germogliando un minimo di argine alla criminalità che lo ha soffocato.

Continua a pag. 35

IL CAMBIO DI PARADIGMA «Io, dal quartiere al San Carlo: danza contro i pregiudizi»



«Sono nato e cresciuto a Scampia, sono vissuto lì fino al 2021. Nel rione resta la mia famiglia. Oggi ballo al San Carlo, anche contro i pregiudizi». Stani Capissi racconta la sua storia.

Menna a pag. 5

Eurozona, i dati del secondo trimestre Pil italiano ancora in crescita E la Germania non riparte

Pacifico e Rosana a pag. 8

Tra Mediterraneo e Asia Porti del Sud, la sfida dei servizi

Nando Santonastaso

La sfida si chiama free zone, da noi in Italia Zona economia speciale Sud, la più grande in assoluto in Europa. Quelle che da tempo sono nate sulla sponda mediterranea del Mediterraneo. Il

messaggio è che affacciarsi su questo mare, sfruttando le rotte collegate al Canale di Suez, è un valore aggiunto. Spete se, com'è avvenuto per i Paesi africani, a valle sono stati realizzati investimenti infrastrutturali (portuali e ferroviari).

A pag. 8



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 348 - N° 210
 Sped. in A.P. 08/03/2003 con L.46/2004 art.1, comma 1, DCB RM

NAZIONALE

Mercoledì 31 Luglio 2024 • Sant'Ignazio di Loyola

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Trento, è polemica
Decreto notturno, uccisa l'orsa KJI
Il ministro: errore
 Ardito a pag. 17



Offerti 38 milioni al Girona
Roma, il ds Ghisolfi è volato in Spagna
Dovbyk a un passo
 Lengua nello Sport



Tra streaming e cinema
Batman, Joker e Penguin: è tempo di eroi oscuri
 Ravarino a pag. 28



L'editoriale
QUALI SONO I VERI DIRITTI VIOLATI

Ferdinando Adornato

È vero: lo Stato di diritto in Italia non gode di buona salute. Il recente rapporto della Commissione europea, che tanto sta facendo discutere, enuncia una tesi assolutamente esatta. Soltanto che, per dimostrarla, ha scelto argomenti di tutto inesatti. Non è certo la libertà d'informazione a mancare qui da noi, invasi come siamo ogni giorno da ogni tipo di opinioni e di news, spesso e volentieri "fake". E della nostra Rai si può certamente denunciare il triste e perenne "spoils system" (sotto ogni tipo di governo) ma non certo l'avvento di una, peraltro impossibile, dittatura culturale. Tanto meno, poi, può essere considerato motivo di "allarme democratico" il progetto del premierato che può anche essere del tutto sbagliato, ma che certo non allontanerebbe la democrazia italiana dagli standard europei, soprattutto pensando al sistema francese. In ogni caso, se è lecito che l'opposizione italiana lanci questo genere di allarme, non è affatto lecito che lo faccia la Commissione europea intervenendo a gamba tesa nel dibattito in corso in uno dei suoi più importanti Paesi.

Ma allora perché diciamo che il Rapporto ha ragione? Perché la cronaca di questi giorni dimostra quanto sia vero che, in Italia, lo Stato di diritto sia un'entità umiliata e offesa. Chiamiamolo "fattore T". T come Toti, T come Turetta. Com'è evidente si tratta di due casi distanti tra loro anni luce. Il primo riguarda il confronto, malato da decenni, tra la giustizia e la politica.
 Continua a pag. 18

Le bombe di Israele su Beirut

►Attacco mirato dopo la strage del Golan: colpito il quartier generale di Hezbollah «Abbiamo ucciso il vice di Nasrallah». I miliziani smentiscono e minacciano la Galilea



ROMA Attacco di Israele a Beirut, colpito il quartier generale di Hezbollah. Genah, Malfetano, Miglionico e Vita da pag. 2 a pag. 7

Scontri e 6 morti

Venezuela nel caos Maduro fa arrestare i suoi avversari

Mauro Evangelisti

La Venezuela è sull'orlo di una guerra civile. Vasti settori della popolazione si ribellano contro Maduro. Si parla di "frode elettorale". E il regime risponde con la repressione.
 A pag. 9

Quarto segno positivo: meglio della Germania

Pil, continua la crescita moderata La sfida alla deindustrializzazione

ROMA Quarto trimestre positivo per il Pil italiano da un anno a questa parte: +0,2 per cento, e +0,9 a livello tendenziale. Meglio della Germania. Ma l'industria non decolla, in un processo di indebolimento che



ha avuto una genesi lenta ma costante nel nostro Paese. Negli anni Sessanta l'industria italiana pesava quasi la metà del Pil. Ora siamo sotto il 20 per cento.
 Bassi e Pacifico a pag. 10

Festa azzurra a Parigi: oro delle spadiste, argento storico delle Fate della ginnastica. E Paltrinieri è bronzo negli 800 stile



Sorelle d'Italia



La squadra italiana di spada festeggia l'oro. Sopra le Fate della ginnastica (Foto Lapresse). Arcobelli, Martucci, Nicolliello, Pierantozzi, Sacca e Sorrentino nello Sport

Il commento

DAGLI ARBITRI ALL'ARBITRO, LO SPORT NEGATO

Piero Mei a pag. 18

A Bergamo



L'ultima chiamata di Sharon: «Aiuto, mi uccidono»

BERGAMO Ha fatto appena in tempo a prendere in mano il cellulare e comporre le tre cifre del 112. «Aiuto, sono stata accoltellata». Poi più nulla. Sharon Veneziani è morta poche ore dopo in ospedale.
 Zaniboni a pag. 15

ASSISTENZA MEDICA H24

Ricoveri Medici e Chirurgici anche in urgenza per tutta l'Estate
 Tel. 06 - 86 09 41

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

Il Segno di LUCA

CAPRICORNO RISULTATI RAPIDI

Con l'esigenza e il rigore che ti contraddistinguono, nel lavoro ti rimbocchi le maniche per portare a casa dei risultati entro la giornata di oggi. Ormai non sei disponibile a temporeggiare e anche se potrà volerci del tempo ti sei finalmente reso conto che hai già la vittoria in tasca. Per girare pagina potrebbe rendersi necessario un coinvolgimento maggiore da parte tua, ma ormai non puoi fare altro che conquistare la tua meta. **MANTRA DEL GIORNO** Con le metafore creiamo la realtà.

L'oroscopo a pag. 18

*Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; in Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,30.



il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 31 luglio 2024
1,70 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



[Mistero in Adriatico: moria sulle spiagge](#)

**Il giallo dei granchi blu
I killer del mare uccisi
da caldo e mucillagine**

Tosatti a pagina 16

DA DOMANI
IL tuo QUOTIDIANO
TI REGALA 3 LIBRI
PER ACCOMPAGNARTI DURANTE L'ESTATE

QV Quotidiano Nazionale EL GIORNO Il Resto del Carlino E.A. NAZIONALE



L'Azienda Italia va, il governo respira

Il Paese cresce anche nel secondo trimestre: possibile il Pil all'1% nel 2024. Bene Francia e Spagna. La Germania è in crisi Per Meloni trattativa meno in salita con Bruxelles. **L'intervista** Il ministro Urso: «Pronti 13 miliardi per la transizione verde e digitale»

Marin
alle p. 2 e 3

[Drone in azione a Beirut](#)

Raid israeliano, colpito un capo di Hezbollah



Dura reazione israeliana contro il Libano dopo l'uccisione dei 12 bambini drusi. Ieri raid su Beirut dei droni di Tel Aviv, colpito il numero due di Hezbollah. Mistero sulla sua sorte.

Baquis alle pagine 8 e 9

[Intervista a Calenda \(Azione\)](#)

«Auguri a Schlein e al campo largo, noi al centro»

Coppari a pagina 6

**PER LA PRIMA VOLTA LE AZZURRE VINCONO L'ORO A SQUADRE NELLA SPADA
IMPRESA DELLE GINNASTE: È ARGENTO. NUOTO, BRONZO A PALTRINIERI**

Le ragazze della squadra italiana di spada che ieri sera hanno trionfato a Parigi



NELLA STORIA

Turrini, Rabotti, Manili e Trebbi nel QS

DALLE CITTÀ

[Scippo in Bolognina, il racconto](#)

Buttata a terra e rapinata con la neonata in braccio

Tempera in Cronaca

[Bologna, Procura informata](#)

Due agosto, le lettere di Bellini Attacco a Bolognesi

Orlandi in Cronaca

[Imola, oggi in Autodromo](#)

La Racing Bulls testa le promesse della Formula 1

Agnessi in Cronaca

[La Fieg preme sui giganti per il riconoscimento dei diritti](#)

Articoli online: accordo editori-Siae «I colossi web paghino i nostri contenuti»

Ropa a pagina 21



[Giallo a Bergamo](#)

Uccisa in strada, caccia al killer

Donadoni a pagina 13



[Dopo lo stop dei giudici](#)

Ricorsi e inchieste Caos autovelox

De Franchis e Mirante alle p. 10 e 11

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



MERCOLEDÌ 31 LUGLIO 2024

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXVII - NUMERO 180, 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

IL CENTRO SOCIALE IN CORSO MONTEGRAPPA
Sgomberato il Buridda
protesta a De Ferrari
ALESSANDRO PALMESINO / PAGINA 29



SCOMPARSO NEL 2017, GUIDÒ IL SECOLO XIX
100 anni di Piero Ottone
il giornalismo sopra tutto
CARLO ROGNONI / PAGINA 61



TESORI VERDI DI LIGURIA: SANREMO
La mimosa e l'ulivo
i miei amici alberi
GIUSEPPE CONTE / PAGINA 62



VENDETTA DOPO LA STRAGE DEI RAGAZZINI IN GOLAN. UCCISO FUAD SHUKR, CONSIGLIERE MILITARE DI NASRALLAH. HEZBOLLAH RISPONDE CON UN LANCIO DI MISSILI



Raid israeliani su Beirut

Un'ambulanza arriva sul luogo dell'attacco aereo israeliano a Beirut, nel quale è stato ucciso il numero due di Hezbollah (foto Epa)

NELLO DEL GATTO / PAGINE 2 E 3

ACCUSE DI BROGLI

Emilio Fibioli / PAGINA 6

Venezuela in fiamme

repressione di Maduro contro i manifestanti

Manifestazioni di protesta in tutto il Venezuela per contestare la vittoria di Maduro, accusato di brogli. E la risposta del presidente, asserragliato nel palazzo e protetto dalle forze speciali, è una repressione durissima, con oltre settecento arresti. I morti sarebbero almeno sei.

ROLLI

TORTURA CINESE



MELONI ATTACCA I GIORNALI CRITICI / PAGINA 8

L'EX VICEPRESIDENTE DEL CSM SI DIFENDE: «LA POLITICA NON C'ENTRA CON QUESTO INCARICO». TOTI, I PM CHIEDONO IL GIUDIZIO IMMEDIATO: «ECCO LE PROVE»

Orlando a Ermini: dimettiti

Buferà sulla nomina dell'esponente Pd alla guida del gruppo Spinelli. Il centrodestra: «Doppia morale»

La nomina di Ermini, esponente della direzione del Pd ed ex vicepresidente del Csm, alla guida del gruppo Spinelli infiamma la politica ligure. Il centrodestra in consiglio regionale ha dato vita a uno show, mostrando cartelli in cui si accusa il Pd di aver messo le mani sul porto. Il deputato Orlando, candidato in pectore del centrosinistra, ha chiesto a Ermini di lasciare l'incarico ma la risposta è negativa. La procura intanto chiede il giudizio immediato per Toti.
DEFAZIO, FAGANINI E ROSSI / PAGINE 12-15

INFRASTRUTTURE

Dell'Antico e Gallotti / PAGINA 16

Così lo stallo in Regione rallenta le grandi opere

IL COMMENTO

ALBERTO DE SANCTIS / PAGINA 21

POLITICI-MANAGER E PARTECIPAZIONE



ATTANASIO: «PER IL COLOMBO MSC RESTA IL SOCIO IDEALE MA PRIMA SISTEMAMO I CONTI»
GILDA FERRARI / PAGINA 73

IL MINISTRO DELLA SALUTE

Paolo Russo / PAGINA 10

Schillaci: a Giorgetti chiedo più soldi per le assunzioni

Il ministro della Salute Schillaci lamenta: «Per la sanità serve più denaro per assumere personale».

AZZURRE OLIMPICHE



Spadiste, un oro all'ultima stoccata

PAOLO BRUSORIO / PAGINA 64



Ginnastica artistica un argento storico

DANIELA COTTO E PAOLA PROVENZALI / PAGINA 65



ORO ALLE STELLE
SE DEVI VENDERE
NON ANDARE DA
TROVA
CHIEDI IL PREZZO
PRIMA AGLI ALTRI
VIA XXV APRILE - VIA SAN VINCENZO LUNGOARIE DI PEGLI

BUONGIORNO

Che curiosa coincidenza: un'agenzia di stampa quantificava ieri in sessantuno gli orsi abbattuti in Italia negli ultimi ventitré anni. Kji1, abbattuta ieri, è la sessantaduesima. Un'altra agenzia, aggiornando coi due di ieri, quantificava i suicidi in carcere sempre in sessantuno. Però in otto mesi. Con un calcolo compiuto a occhio, posso dire che le agenzie di stampa dedicate all'orsa erano circa il quadruplo di quelle dedicate ai suicidi in carcere. Numerosi politici e pure un ministro hanno espresso cordoglio e preoccupazione per l'orsa, e in generale per gli orsi, pochissimi per i suicidi e in generale per le carceri. Probabilmente dipende dal fatto che un'orsa coi suoi cuccioli suscita molta tenerezza, mentre un carcerato non ne suscita alcuna. Sono state scritte decine e forse centinaia di aforismi a proposito degli uomini e degli animali, dell'amore per gli uni e per gli altri, se sia più mostruoso l'uomo che non ama gli animali o l'uomo che ama gli animali più degli uomini. Amare gli animali significa, credo, avere la capacità di accudire un essere più debole, qual è persino un orso davanti a un fucile, e non è poco. Amare gli uomini significa invece riconoscere che tutti gli uomini sono uguali perché accomunati dalla medesima tensione per la libertà e per l'infinito e condannati al medesimo destino. Significa, in definitiva, essere solidali a bordo della stessa barca. Non amare i carcerati vuol dire averli buttati giù dalla barca, espulsi dal consesso umano. Non amarli nemmeno per quello a cui sono ridotti - esseri più deboli - vuol dire non amarli nemmeno come animali. Qualcosa di mostruoso c'è.

Sulla stessa barca | **MATTIA FELTRI**

ORO ALLE STELLE
SE DEVI VENDERE
NON ANDARE DA
TROVA
CHIEDI IL PREZZO
PRIMA AGLI ALTRI
VIA XXV APRILE - VIA SAN VINCENZO LUNGOARIE DI PEGLI



€ 3* in Italia — Mercoledì 31 Luglio 2024 — Anno 160°, Numero 210 — ilsole24ore.com

Edizione chiusa in redazione alle 22

*In vendita obbligatoriamente con la Guida English n.3 (Il Sole 24 Ore e la Guida English n.3 e i Sole 24 Ore e la Guida English n.3) solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e la Guida, in vendita separata. Solo in Puglia e in provincia di Matera in abbonamento obbligatorio con "L'Espresso".



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Dichiarazioni
Cfc, ultimo calcolo del tax rate
Dal 2025 arriva la semplificazione



Luca Galani
— a pag. 23

Riscossione
Rottamazione, per la quinta rata rinvio del termine al 15 settembre

— Servizio a pag. 24

SCARPA



MOJITO WRAP
OUTDOOR TRAVELLER.
SHOP ONLINE - SCARPA.COM

FTSE MIB 33908,02 +0,79% | SPREAD BUND 10Y 137,70 +3,50 | SOLE24ESG MORN. 1328,33 +0,54% | SOLE40 MORN. 1256,93 +0,88% | Indici & Numeri → p. 27-31

Pil, per l'Italia vicino l'obiettivo dell'1% In Germania giù l'economia e su i prezzi

La congiuntura

A metà anno variazione acquisita dello 0,7%, +0,2% da aprile a giugno

Il Pil tedesco cede lo 0,1% e l'inflazione sale al 2,3%. La Francia cresce dello 0,3%

L'economia italiana nel secondo trimestre 2024, secondo la stima preliminare dell'Istat, è cresciuta dello 0,2% rispetto al trimestre precedente (+0,3%). In termini tendenziali l'aumentato è dello 0,9%. La variazione acquisita per il 2024 è pari a +0,7%. Il dato italiano si inserisce nel contesto europeo dove Eurostat stima una crescita dello 0,3%. Tra i 27 il maggior aumento (+1,2%) lo registra l'Irlanda, seguita da Lituania (+0,9%) e Spagna (+0,8%). La Francia registra un +0,3%. Male la Germania con una crescita sotto le attese (-0,1%) mentre l'inflazione di luglio sale al 2,3%. Secondo l'indice Ifo l'economia tedesca è bloccata dalla crisi.

Picchio e Trovati — alle pagine 2 e 3

PAESE IN RIPRESA

La Spagna prosegue la corsa (+0,8%)

— Servizio a pag. 3

+2,9%

SU BASE ANNUA
Crescita sostenuta al 2,9% nel secondo trimestre 2024

L'ANALISI

L'ECONOMIA ORA ASPETTA LE SCELTE UE

di Stefano Manzocchi — a p. 2



San. Poco utilizzati i giovani medici

SANITÀ

Emergenza liste d'attesa, ma 25mila medici specializzandi sono bloccati

Bartoloni e Bruno — a pag. 4



DECINE DI RAZZI LANCIATI DAL LIBANO, MORTO UN COLONO

Israele attacca Beirut, sotto tiro il numero due di Hezbollah

— Servizio a pag. 7

DOPO L'ARRESTO PER VIOLENZE DI NOVE RISERVISTI
Scontro nel governo Netanyahu per l'assalto alle basi dell'esercito

— Servizio a pag. 7

REUTERS: FATTI SALTARE 30 POZZI D'ACQUA A GAZA
Israele lascia Khan Younis
Hamis: trovati 300 corpi

— Servizio a pagina 7

Attacco nel sud di Beirut. Bombe israeliane hanno colpito un edificio alla periferia sud della capitale libanese: nel mirino un alto ufficiale di Hezbollah

Intesa, miglior semestre di sempre

Credito

L'utile netto oltre le attese: +13% a 4,8 miliardi
L'Istituto alza i target 2024

Intesa Sanpaolo ha chiuso il primo semestre con un utile netto di 4,77 miliardi, +12,9% sullo stesso periodo del 2023. Bene tutte le voci di bilancio. Il ceo Carlo Messina: «Si tratta del miglior semestre da 17 anni». L'Istituto ha migliorato le stime di redditività, con «una prospettiva di utile netto per il 2024 e il 2025 oltre gli 8,5 miliardi» dalla stima precedente di oltre 8 miliardi.

Luca Davi — a pag. 17

SERVIZI

Poste, 1 miliardo di profitti. In rialzo gli obiettivi 2024

Laura Serafini — a pag. 19

HOLDING

Caltagirone accelera su utili e giro d'affari

— Servizio a pagina 19

DIFESA

Leonardo, contratti a 10,3 miliardi
Debito in flessione

Gianni Dragoni — a pag. 19

ABBIGLIAMENTO

Prada ignora la frenata del lusso: fatturato a +17%

Giulia Crivelli — a pag. 22

CANTIERISTICA

Fincantieri, ordini semestrali oltre quelli del 2023

Celestina Dominelli — a pag. 19

BEVERAGE

Campari, il meteo sfavorevole frena la crescita dei conti

Matteo Meneghelli — a pag. 17

PANORAMA

DALLA CINA

Meloni riapre i fronti europei
A giorni vertice di maggioranza

Dalla Cina, dove oggi sarà a Shanghai, la premier Giorgia Meloni riapre i fronti Ue; lo stato di diritto (dopo le critiche ricevute da Bruxelles) e la trattativa sul commissario europeo per l'Italia. A giorni un vertice di maggioranza affronterà i dossier aperti, tra cui l'Europa, le nomine dei vertici Rai e l'Autonomia differenziata.

— a pagina 6
con Politica 2 di Lina Palmerini

FINE DI UN'EPOCA

L'evoluzione della Germania: forze armate d'attacco

Isabella Bufacchi — a pag. 5

VENEZUELA DOPO IL VOTO

Maduro, elezione contestata. Sette morti negli scontri

Venezuela nel caos. Governo e opposizione reclamano entrambi il proprio presidente. Il Comitato nazionale assegna a Maduro il 51,2%. Scontri di piazza. Sette morti.

— a pagina 8

CONDOMINIO

Possibile tagliare le piante dei vicini che sconfinano

Possibile tagliare i rami delle piante dei vicini se sconfinano nel giardino condominiale. Se il vicino non effettua il taglio direttamente si può procedere personalmente.

— a pagina 26

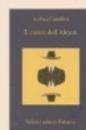
EMERGENZA IDRICA

Sardegna, proclamato lo stato di calamità

La siccità che affligge l'intera Italia meridionale non risparmia la Sardegna, dove è scattata l'emergenza idrica. La Regione ha proclamato lo stato di calamità.

— a pagina 14

DA SABATO IN EDICOLA



Collana Camillieri
Il cuoco dell'Alcyon, una Iliade di guai

— a 12,90 oltre il quotidiano
Ancora disponibile il primo volume

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a 1.00€. Per info:
ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

Ambrosiano
ACQUISTIAMO MONETE IN ORO

+4.500
MARENGHI
390,00 €

STERLINE
500,00 €

KRUGGERAND
2.130,00 €

VALUTIAMO & ACQUISTIAMO I TUOI PREZIOSI
VIA DEL BOLLO 7 • 20123 MILANO • TEL. +39 02 495 19 260 • WWW.AMBROSIANO.MILANO.IT

PAOLO CATTIN



LA RIVOLTA IN VENEZUELA
La leader vessata da Maduro
e la sinistra chic in silenzio

Arditti a pagina 8



ALTA VELOCITÀ IN TILT
Incendi sulla Roma-Fiumicino
bloccano i treni per Firenze

Gobbi a pagina 20



CASO NELLA TERRA DEL CAMPIONE
«No allo stadio Primo Camera»
E ora è fascista anche il pugile

Mineo a pagina 13

FISIODANIELI
ROMA
Fisioterapia
Medicina dello sport
Poliambulatorio medico
www.fisiodanieli.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

FISIODANIELI
ROMA
Fisioterapia
Medicina dello sport
Poliambulatorio medico
www.fisiodanieli.it

San'Ignazio di Loyola, sacerdote

Mercoledì 31 luglio 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 210 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

I Veleni di VALE MAZZINI

Grandi Cassini a mamma Rai

Scontro sul post dell'autore Rai sollevato da Il Tempo
L'attacco a premier e figlia diventa un caso politico
Fdi: «Disgustoso». Gasparri: «Se lo faceva la destra...»

DI LUIGI FRASCA

Scoppiano le polemiche dopo l'articolo apparso su Il Tempo di ieri che puntava i riflettori sul post dell'autore Rai Riccardo Cassini contro Giorgia Meloni e sua figlia Ginevra. Tante le reazioni, politiche soprattutto, che condannano le parole del nuovo capo progetto, di fatto, del programma "Affari Tuoi". Ecco l'insulto apparso su Facebook: «La mamma dei fascisti è sempre in Cina», recitava il suo commento a corredo (...)

Segue a pagina 2

E LE GINNASTE SONO D'ARGENTO

Storico oro della Spada italiana ai Giochi

DI FABRIZIO CICCARELLI



Il trono di spade è dell'Italia. Sembra quasi assurdo, pensando ai dolori nella scherma dei primi giorni, invece la gioia giunge nella sfida più difficile. Nella spada a squadre femminili, dove mai era arrivata la medaglia più preziosa. (...)

Segue alle pagine 26 e 27

Il Tempo di Oshø

Bluff della sindaca di Parigi Senna ancora inquinata



"Nun è sporco...
Sò le alghe"

Pieretti a pagina 28

*IN ITALIA FATTE SANVE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GERBAZZA
MONTANA IN VAL D'AOSTA - P. 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

LA POLEMICA IN TRENTINO

Il presidente che sparava agli orsi

L'ordinanza di Fugatti firmata nella notte
Poi un forestale abbatte KJL: «Pericolosa»
Ed è bufera. Brambilla: «Una crudeltà»

Tempesta a pagina 6

IL COMMENTO

Fucile e sangue
Credete forse
di essere Dio?

DI VITTORIO FELTRI

Come tutti coloro che sono coscienti di compiere qualcosa di profondamente ingiusto ma allo stesso tempo non sono assolutamente disposti a rinunciare, il presidente della Provincia autonoma di Trento Maurizio Fugatti, risoluto più che mai, ha agito notte-tempo, approfittando del fatto che nessuno (...)



Segue a pagina 7

LIGURIA AL VOTO

Orlando furioso «Ermini deve dimettersi ora»

L'Orlando furioso: «Ermini si dimetta». L'espone dem assumto dalla holding di Spinelli. E il Pd metterlo contro Toti va in tilt.

Brunello a pagina 4

IL CASO IN REGIONE

«Pochi controlli» Golpe di De Luca sulla mozzarella

Salvare la mozzarella di bufala che dalle pianure del casertano ha conquistato il pianeta. E questa la battaglia di Giampiero Martone.

Sirignano a pagina 10



COLPITO IL CENTRO OPERATIVO DI HEZBOLLAH

Attacco a Beirut, rischio escalation

Barbieri e Musacchio alle pagine 8 e 9

FISIODANIELI®

R O M A



OFFICIAL SPONSOR
FROSINONE CALCIO

CONVENZIONATO CON I PRINCIPALI FONDI ASSICURATIVI

Viale Stefano Gradi, 145 - 00143 Roma (Galleria Azzurra - Eur Fonte Meravigliosa)
Tel. 06 5038432 - 06 5032953 info@fisiodanieli.it - www.fisiodanieli.it

Fisioterapia
Medicina dello sport
Poliambulatorio medico

Oroscopo



Le stelle di
Branko

a pagina 13

LA VETTA DEGLI ITALIANI

Settant'anni fa
la conquista
del K2

Fraja a pagina 23





PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 37

NESSUNO È PERFETTO

Anche il fisco sbaglia: una comunicazione di irregolarità su dieci è stata annullata in autotutela

Mandolesi a pag. 33

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

10 Cassazione - La sentenza su patteggiamento e confisca per gli enti

Fisco - La circolare delle entrate sulla tassazione delle partecipate

Dogane - La sentenza sui rimborsi diretti

**In Italia i veicoli non assicurati sono 2,8 milioni
In Campania quelli senza RCA arrivano all'11%**
Filippo Merli a pag. 10

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Accantonato il redditometro

Il nuovo accertamento sintetico sarà ammissibile solo se il reddito accertabile supera di un quinto quello dichiarato. E comunque se lo scostamento è di oltre 70 mila euro

Il nuovo scrocco Maxi evasioni sterilizza l'accertamento sintetico. Il controllo del Fisco sarà infatti ammesso a condizione che il reddito complessivo accertabile ecceda di almeno un quinto quello dichiarato e, comunque, di almeno dieci volte l'assegno sociale annuo. Insomma, l'asticella fissata dal dlgs correttivo sul concordato preventivo biennale che *ItaliaOggi* è in grado di anticipare è posta a 70 mila euro circa.

Bartelli a pag. 31

PER GLI ARTICOLI ONLINE

Fieg e Siae, intesa sull'equo compenso dei colossi Web

Capiani a pag. 18

In Germania libertà di opinione in pericolo: ritirato dal suo editore il bestseller di Vance



In Germania si celebrano i 75 anni della Costituzione, ma per la libertà di pensiero e di stampa la situazione non è buona. Quasi la metà dei tedeschi, il 44% confessa di avere dei problemi a manifestare le proprie idee. La Ullstein Verlag, la casa editrice che ha pubblicato nel 2017 l'autobiografia di James David Vance, scelto da Trump come suo vicepresidente, se verrà rieletto, ha ritirato dal mercato il libro, nonostante fosse un bestseller. La Ullstein ha mantenuto il titolo originale *Hillbilly Elegy*. Letteralmente *Hillbilly* potrebbe essere reso con *hifolmo* o *barbuto*. Il libro è oscurito, e la Ullstein non lo ristampa, perché Vance è entrato in politica.

Giardina a pag. 13

DIRITTO & ROVESCIO

Dopo aver governato per 26 anni consecutivi, il premier venezuelano Nicolás Maduro è stato riconfermato vincitore, col 51,2 per cento dei voti, dalle elezioni politiche che però sono state duramente contestate denunciando brogli elettorali. Ad di là di queste accuse, tra l'altro difficili da dimostrare in un regime autoritario che ha in mano tutte le leve del potere, resta il fatto che Maduro (che di mestiere faceva il camionista) ha portato al disastro un paese che galleggia sul petrolio e che potrebbe vivere di rendita sui suoi idrocarburi, producendo, non la fame dei suoi cittadini, ma uno stato sociale da mille e una notte. Invece oggi i venezuelani sono alla fame e questo paese alimenta la più imponente corrente di emigrazione di tutta l'America latina: chi può fugge da questo paese colpito un paradosso solo dai leader autoritari (Russia, Cina, Corea del Nord, Iran, Cuba). Intanto in Occidente i partiti progressisti, non potendo negare la verità, stanno zitti, minimizzando il tutto.

autostrade // per l'Italia

**LA STRADA È IL FILO
CHE CI LEGA A CIÒ CHE AMIAMO**

Polizia di Stato

Laura Antonini
Conduttrice radiofonica

Guarda la storia di Laura

Laura Antonini, Polizia di Stato e Autostrade per l'Italia ti ricordano di:

- allacciare sempre le cinture di sicurezza e rispettare i limiti di velocità
- guardare la strada e non il telefono
- non bere mai alcolici prima di guidare

GUIDA IN SICUREZZA E INCORAGGIA LE TUE PASSIONI!

*Con La Riforma Fiscale/S a €9,90 in più

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 31 luglio 2024
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Gli effetti dell'estate tropicale in Toscana

**Col caldo africano
rischio mini uragani
Squalo bianco in fuga**

Ciuffoletti, Tomassini e Venturini alle pagine 18 e 19



L'Azienda Italia va, il governo respira

Il Paese cresce anche nel secondo trimestre: possibile il Pil all'1% nel 2024. Bene Francia e Spagna. La Germania è in crisi Per Meloni trattativa meno in salita con Bruxelles. **L'intervista** Il ministro Urso: «Pronti 13 miliardi per la transizione verde e digitale»

Marin alle p. 2 e 3

Drone in azione a Beirut

Raid israeliano, colpito un capo di Hezbollah



Dura reazione israeliana contro il Libano dopo l'uccisione dei 12 bambini drusi. Ieri raid su Beirut dei droni di Tel Aviv, colpito il numero due di Hezbollah. Mistero sulla sua sorte.

Baquis alle pagine 10 e 11

Intervista a Calenda (Azione)

«Auguri a Schlein e al campo largo, noi al centro»

Coppari a pagina 6

PER LA PRIMA VOLTA LE AZZURRE VINCONO L'ORO A SQUADRE NELLA SPADA IMPRESA DELLE GINNASTE: È ARGENTO. NUOTO, BRONZO A PALTRINIERI

Le ragazze della squadra italiana di spada che ieri sera hanno trionfato a Parigi



NELLA STORIA

Turrini, Rabotti, Manili e Trebbi nel QS

DALLE CITTÀ

Empoli

Sammontana si espande Nasce il gigante dei gelati

Cavini nel Qn e in Cronaca

Empoli

Ferisce il fratello con una lama e si barrica in casa

Puccioni in Cronaca

Il personaggio

Fabio Canino «Leggeri sì Superficiali mai»

Berti a pagina 24



Dopo lo stop dei giudici

Ricorsi e inchieste Caos autovelox

De Franchis e Mirante alle p. 12 e 13

La Fieg preme sui giganti per il riconoscimento dei diritti

Articoli online: accordo editori-Siae «I colossi web paghino i nostri contenuti»

Ropa a pagina 21



Giallo a Bergamo

Uccisa in strada, caccia al killer

Donadoni a pagina 15

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

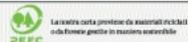




la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Mercoledì 31 luglio 2024

Anno 107° 85 - In Italia € 1,70

STATO DI DIRITTO

Meloni attacca Repubblica

La premier da Pechino mette nel mirino la stampa non allineata includendo Domani e Fatto quotidiano: "Colpa loro se Bruxelles ci critica" E definisce le testate "portatori di interesse". Insorgono Fnsi, Pd, M5S, Italia Viva e Avs: "Inaccettabile fare le liste di proscrizione dei giornali" L'ex direttore dell'Economist Emmott: "Le accuse dimostrano la sua debolezza"

L'editoriale

Se Giorgia si allontana dall'Europa

di Maurizio Molinari

Davanti alle obiezioni sollevate nei confronti del governo italiano dalla Commissione Europea sul tema del rispetto dello Stato di Diritto, la presidente del Consiglio Giorgia Meloni ha scelto di replicare da Pechino accusando Bruxelles di «riportare gli accenti critici» espressi da Repubblica e da altri quotidiani di opposizione, da lei definiti «portatori di interesse». Con queste parole la presidente del Consiglio compie un duplice errore che evidenzia il suo allontanamento dall'Europa. Il primo errore è nell'approccio alla Commissione Ue. Il rapporto pubblicato il 24 luglio scorso "Sulla situazione dello Stato di Diritto in Italia" è un documento di 44 pagine che esamina nel dettaglio la situazione nel nostro Paese, frutto del lavoro di molti funzionari che per settimane hanno esaminato fatti e leggi, arrivando a sollevare quattro questioni in maniera cristallina. Primo: la proposta di riforma della Costituzione rischia di indebolire il ruolo del Capo dello Stato e di modificare l'equilibrio fra poteri a favore dell'esecutivo.

continua a pagina 23

La premier Meloni, in visita a Pechino, attacca Repubblica e la stampa non allineata, includendo anche Domani e Fatto quotidiano: «È colpa loro se l'Europa ci critica. Sono portatori di interesse, diciamo stakeholders». Insorgono la Federazione nazionale della stampa e le opposizioni: «Inaccettabile fare le liste di proscrizione dei giornali».

di Modolo, Franceschini, Pucciarelli Tito e Vitale alle pagine 2, 3, 4 e 5



L'intervista

Chelli (Istat): "Poche nascite, l'Italia diventa più piccola"

di Francesco Bei a pagina 6

Mappamondi

Raid israeliano ucciso a Beirut il n. 2 di Hezbollah



di Brera, Colarusso e Di Feo alle pagine 10 e 11

Addio Propaganda il locale di Mosca che guardava a Ovest

dalla nostra inviata Rosalba Castelletti

MOSCA Il popolo della notte ondeggia all'unisono per l'ultimo ballo. Non è una danza scatenata, ma un'onda. Un dondolio del capo. Sasha leva il suo Gin Tonic in alto. «Al Propaganda!», grida.

a pagina 13

Olimpiadi



▲ La squadra Rossella Fiamingo, Alberta Santuccio, Giulia Rizzi e Mara Navarria

Fantastiche azzurre sul trono di spade

dal nostro inviato Mattia Chiusano nello sport

L'energia non deve costarci il mondo



octopusenergy

Energia pulita a prezzi accessibili octopusenergy.it

I dati sul Pil

L'Ue cresce poco E l'Italia non sfrutta a pieno il Pnrr

di Carlo Cottarelli

Cosa ci dicono i dati pubblicati ieri da Istat ed Eurostat sulla crescita del Pil? Per quanto preliminari e incompleti (non tutti i dettagli a livello nazionale sono ancora disponibili) suggeriscono tre considerazioni, ognuna delle quali ha una lettura positiva e una negativa. La prima considerazione riguarda la crescita europea.

a pagina 23

Femminicidio



È un giallo la morte della donna accoltellata in strada

dal nostro inviato Massimo Pisa a pagina 15

Clima



Capoluoghi roventi Uno su due ha avuto picchi di 40 gradi

di Giacomo Taligiani a pagina 17

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

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Agnelli, 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

con Terra di Domani € 10,60

NZ



BIELLA

“Maestra, papà picchia mamma da grande sarò un poliziotto”

NICCOLÒ ZANCAN - PAGINA 17



BERGAMO

“Aiuto mi stanno ammazzando” La morte in diretta di Sharon

ANDREA SIRAVO - PAGINA 16



TORINO

“L'aggressore di CasaPound senza freni, può colpire ancora”

ELISA SOLA - PAGINA 15



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 31 LUGLIO 2024

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € II ANNO 158 II N. 210 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, DC8-TO II www.lastampa.it



LA RISPOSTA DI NETANYAHU. L'IRA DI MOSCA: VIOLATO IL DIRITTO INTERNAZIONALE. GLI USA: NON VOGLIAMO L'ESCALATION

Furia Israele, raid su Beirut

Colpito il numero due di Hezbollah responsabile del massacro al campo di calcio. Pioggia di razzi sulla Galilea

IL COMMENTO

Perché il Partito di Dio non può alzare il tiro

GIORDANO STABILE

Quello che si chiedono, che sperano, in questo momento i beirutini, è se il raid che ha colpito la palazzina vicino all'ospedale di Bahman, in una zona residenziale della periferia scita, sia quello «decisivo». E cioè se il comandante di Hezbollah obiettivo del bombardamento, Fuad Shukur, sia considerato dai vertici israeliani di un peso sufficiente da compensare la strage dei dodici civili, i dodici bambini drusi, nel villaggio di Majdel Shams. L'occhio per occhio prevede anche questo, il peso e non soltanto il numero. Era dal 2 gennaio che lo Stato ebraico non allungava la sua rappresaglia fino al cuore della capitale libanese. Allora a essere eliminato era stato Saleh al-Aruri, uno dei più stretti collaboratori del leader di Hezbollah Hassan Nasrallah. Avvertimento pesante al capo del Partito di Dio libanese. - PAGINA 3



NELLO DEL GATTO, FRANCESCO OLIVIO



Lo hanno cercato, lo hanno trovato, lo hanno colpito. Un drone dell'esercito israeliano ha preso di mira quello che lo Stato ebraico ritiene essere il colpevole del massacro, sabato scorso, dei dodici bambini drusi nel campo di calcio a Majdal Shams. - PAGINE 2-5

IL RACCONTO

Se la Terra dei Cedri è ridotta in miseria

FRANCESCA MANNOCCI

L'attacco annunciato e atteso alla fine è arrivato ieri pomeriggio. Israele ha attaccato Da'ahieh, il quartiere a Sud di Beirut. L'obiettivo era Fuad Shukur, un alto funzionario di Hezbollah, stretto consigliere di Hassan Nasrallah. Shukur non sarebbe rimasto vittima dell'attentato. - PAGINA 4

IL CASO MADURO

Il Venezuela in fiamme è un incubo per Putin

ANNA ZAPESOVA

È l'incubo di Vladimir Putin. Quello che sta accadendo in queste ore nelle strade di Caracas è ciò che il padrone del Cremlino ha sempre temuto, costruendo ossessivamente per un quarto di secolo un sistema per evitarlo. La protesta in piazza, la rivolta popolare, la rivoluzione dal basso. - PAGINA 27

L'INTERVISTA

Schillaci: “Più fondi per la Sanità e assumere medici. Lo dirò a Giorgetti”

PAOLO RUSSO



Il ministro della Salute, Orazio Schillaci, risponde alle domande su liste di attesa e manovra e intanto prende appunti anche lui. «Sono le richieste che presenterò giovedì a Giorgetti: per la sanità servono più risorse». BARONI, CARBARELLI - PAGINE 8-9

INFORMAZIONE E POTERE

Quella strana idea di Meloni sulla stampa

MARCELLO SORGI

L'amicizia personale, si sa, in politica conta poco. Può essere la base di buoni accordi, ma la sostanza resta sempre la convenienza reciproca di chi li sottoscrive. E può diventare un motivo aggiuntivo di rottura, dato che un/una leader, per aver carattere, deve spesso averne uno cattivo. Malgrado ciò il rapporto che si era costruito nella precedente legislatura europea tra Von der Leyen, al suo primo mandato di Presidente della Commissione europea, e Meloni, alla sua prima esperienza di capo del governo, era stato per certi versi sorprendente. Si capiva che VdL, aveva bisogno di far vedere di essere capace di relazionarsi con una personalità della destra-destra, per tenere tranquilli la parte del suo partito, i Popolari europei, più favorevole ad accordi nelle regioni in cui i sovranisti erano divenuti imprescindibili.

CONTINUA A PAGINA 10

LA GEOPOLITICA

La guerra per procura manovrata dall'Iran

DOMENICO QUIRICO

L'ultima illusione dell'Occidente sulla scacchiera del Vicino Oriente si chiama Masud Pezeshkian. Il nuovo presidente iraniano che ha giurato ieri dopo aver vinto, a sorpresa, le elezioni battendo il candidato degli zeloti del regime teocratico ed esser stato “benedetto” da Khamenei, ha tutto per alimentare le speranze degli ottimisti. - PAGINA 5



STORICO ORO NELLA SCHERMA FEMMINILE. ARGENTO ALLE GINNASTE. BRONZO A PALTRINIERI

Regine di spada

BRUSORIO, BUCCHERI, CECCARELLI, COTTO, DI MARINO, FIEVIATI, ZONCA

Pilato, la forza di saper perdere

Se il calcio esclude i bimbi scarsi

STEFANO SEMERARO

ASSIA NEUMANN DAYAN

FABRICE COFFRINI/AFIP

BUONGIORNO

Che curiosa coincidenza: un'agenzia di stampa quantificava ieri in sessantuno gli orsi abbattuti in Italia negli ultimi ventitré anni. Kji1, abbattuta ieri, è la sessantaduesima. Un'altra agenzia, aggiornando coi due di ieri, quantificava i suicidi in carcere sempre in sessantuno. Però in otto mesi. Con un calcolo compiuto a occhio, posso dire che le agenzie di stampa dedicate all'orsa erano circa il quadruplo di quelle dedicate ai suicidi in carcere. Numerosi politici e pure un ministro hanno espresso cordoglio e preoccupazione per l'orsa, e in generale per gli orsi, pochissimi per i suicidi e in generale per le carceri. Probabilmente dipende dal fatto che un'orsa coi suoi cuccioli suscita molta tenerezza, mentre un carcerato non ne suscita alcuna. Sono state scritte decine e forse centinaia di aforismi a pro-

Sulla stessa barca

MATTIA FELTRI

posito degli uomini e degli animali, dell'amore per gli uni e per gli altri, se sia più mostruoso l'uomo che non ama gli animali o l'uomo che ama gli animali più degli uomini. Amare gli animali significa, credo, avere la capacità di accudire un essere più debole, qual è persino un orso davanti a un fucile, e non è poco. Amare gli uomini significa invece riconoscere che tutti gli uomini sono uguali perché accomunati dalla medesima tensione per la libertà e per l'infinito e condannati al medesimo destino. Significa, in definitiva, essere solidali a bordo della stessa barca. Non amare i carcerati vuol dire averli buttati giù dalla barca, espulsi dal consesso umano. Non amarli nemmeno per quello a cui sono ridotti - esseri più deboli - vuol dire non amarli nemmeno come animali. Qualcosa di mostruoso c'è.

Giglio dal 1978

ACQUISTIAMO DIPINTI, SCULTURE, DESIGN e ANTIQUARIATO ORIENTALE

Antichità Giglio dal 1978 esperti di Arte e Antiquariato

Chiama o inviaci delle foto

335 63.79.151

info@antichitagiglio.it



OBBLIGAZIONI KME 2024-2029

UN INVESTIMENTO DA NON PERDERE.

KME
ENGINEERING COPPER SOLUTIONS

Essilux cresce in Romania con i negozi Optical Investment

Deugin a pagina 13

Poste corre con la spinta dei servizi finanziari Il titolo fa +4%

Dal Maso a pagina 9



il quotidiano dei mercati finanziari

Gruppo Prada, ricavi a 2,5 mld in salita del 14%

Miu Miu a +93%

Sul listino di Hong Kong il titolo si è apprezzato del 22% da inizio anno

Palazzi in MF Fashion

Anno XXXVI n. 150

Mercoledì 31 Luglio 2024

€2,00 *Classedtori*



OBBLIGAZIONI KME 2024-2029

5,75%*

KME
ENGINEERING COPPER SOLUTIONS

Con MF Magazine for Fashion: 119 € 5,90 (€ 2,20 + € 3,00) - Con MF Magazine for Living: 94 € 7,00 (€ 2,00 + € 3,00) Spettatore n.p.p. art. 1 c.1 L. 4894 DCR Milano - LA 1.140 - CH 9 - 4.00 Franco € 3,00

FTSE MIB +0,79% 33.908 DOW JONES +0,27% 40.650** NASDAQ -1,25% 17.153** DAX +0,49% 18.411 SPREAD 136 (+1) €/S 1,0624

** Dall'aggiornata alle ore 21,00

IL CAPO DI EXOR PARLA DEL MOMENTO DIFFICILE DELLA CASA D'AUTO

Elkann: dove va Stellantis

*Intervista a Cnbc: la **transizione** crea più competizione, puntiamo anche sull'**idrogeno***

Ferrari non teme la crisi mondiale del lusso, abbiamo ordini per i prossimi 2 anni

ITALIANI E RUSSI SI BUTTANO SULLE CRIPTO: RADDOPPIA IL NUMERO DEI POSSESSORI

Boeris, Bussi, Dal Maso, Di Rocco, Pavese, Quick e Stacchi alle pagine 3 e 4



UTILE A 4,8 MILIARDI

I conti di Intesa battono le stime Ai soci 3 miliardi di acconto cedola

Qualtieri a pagina 2

L'ITALIA FA MEGLIO

Pil in frenata, Germania ultima tra i big dell'economia

Savajardo a pagina 5



AL VIA LE ESPLORAZIONI

Petrolio in Corea, Eni in corsa per il maxi-progetto da 14 miliardi di barili

Carosielli a pagina 11

OBBLIGAZIONI KME 2024-2029

UN INVESTIMENTO DA NON PERDERE.

5,75%*

Fino al 31 luglio

sarà ancora aperta l'**Offerta in Sottoscrizione** di Obbligazioni KME Group SpA 2024-2029 (codice ISIN IT0005597874). Per sottoscriverle, rivolgiti alla tua banca o al tuo intermediario. Prima dell'adesione leggere il Prospetto Informativo. L'approvazione del Prospetto non deve essere intesa come approvazione dei titoli offerti.

800 137 248

Callcentero +39 06 97630215
offerta.kme@intesa.com



+39 940 4028766

KME
ENGINEERING COPPER SOLUTIONS

* Tasso fisso nominale annuo lordo

Per maggiori informazioni sull'offerta: www.itkgroup.it/operazionistraordinarie

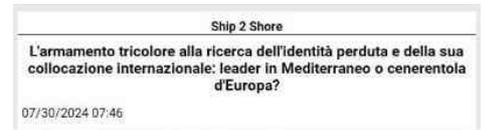
MESSAGGIO PUBBLICITARIO. Prima dell'adesione leggere attentamente il Prospetto Informativo disponibile su sito internet www.itkgroup.it/operazionistraordinarie o presso gli intermediari incaricati della raccolta delle adesioni, nonché le altre comunicazioni pubblicate al seno di legge.

Ship 2 Shore

Primo Piano

L'armamento tricolore alla ricerca dell'identità perduta e della sua collocazione internazionale: leader in Mediterraneo o cenerentola d'Europa?

L'assemblea di Assarmatori 2024 a Roma lascia aperti molti interrogativi e vari scenari di sviluppo ma vede l'Italia fare il muso duro al pericoloso binomio Bruxelles-Budapest come impegno del ministro Salvini a evitare un'Unione Europa disunita ed a due velocità: "Meno ideologia e più concretezza e buon senso, anche a Roma" Dal nostro inviato Angelo Scorza Roma - "Al Parco dei Principi di Roma, Assarmatori ha mostrato i muscoli al servizio dell'Italia" era il titolo del nostro editoriale di resumè dell'assemblea 2023 dell'associazione armatoriale presieduta da Stefano Messina ab ovo Cosa è cambiato in 12 mesi? (abbondanti; il confronto si è tenuto un paio di settimane dopo e con una temperatura decisamente più umana...) Parecchio e forse niente, vediamo il perché. Innanzitutto, non è facile mettere insieme tutti i pezzi raccolti dalla breve (un paio di ore nette) ma intensissima mezza mattinata di lavori, e però un evento che - lo abbiamo già scritto in passato - è molto più che una mera assemblea associativa (quella in effetti si era svolta il giorno prima (ma bensì una sorta di summit del cluster marittimo-portuale nazionale abbondantemente 'spruzzato' di presenza politica. D'altronde numeri e fatti parlano da soli: una fonte ufficiosa recita di 700 presenze, e al di là della quantità, la qualità c'era tutta, abbracciando rappresentanti e delegati non solo di ogni professione della 'blue economy', ma persino di quella - molto più 'grey', legata al colore dell'asfalto - del comparto terrestre, con diverse targhe di associazioni di autotrasporto e logistica gommata. Per la parte istituzionale, a memoria ci sembra raro riuscire ad avere allo stesso evento la coppia apicale del dicastero di riferimento del settore, il Ministro Matteo Salvini e il Vice Edoardo Rixi, con le rispettive performance perfettamente sintonizzate; oltre a quella del titolare di un altro ministero - quello della Salute, Orazio Schillaci, che, invero, ha lasciato un po' il tempo che ha trovato. E con il 'buon peso' internazionale di un omologo ministro dei trasporti e infrastrutture di un Paese (marittimamente) limitrofo pur se isolano, il maltese dei Trasporti Chris Bonett. Per non parlare di altre presenze politiche di riguardo, quali i parlamentari Roberto Bagnasco, Maria Elena Boschi, Luca Pastorino (assente, giustificata, causa malattia contingente, Raffaella Paita, peraltro molto attesa), Salvatore Deidda, Ilaria Cavo, l'ex parlamentare torinese Davide Gariglio e l'assessore genovese Marta Brusoni, il direttore ministeriale Enrico Maria Pujia, l'ex ministro Paola De Micheli e il capo di gabinetto del MISE Elena Lorenzini. Praticamente al gran completo la Guardia Costiera, dal Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Amm. Nicola Carlone al suo Vice e braccio destro Amm. Sergio Liardo, e tanti altri alti ranghi ancora, per una sfilata di divise candide che ha visivamente 'dato il bianco' nelle prime file. Tra i big di settore ed affini, coloro che hanno avuto l'onore e l'onere di essere stati chiamati ad un intervento



L'assemblea di Assarmatori 2024 a Roma lascia aperti molti interrogativi e vari scenari di sviluppo ma vede l'Italia fare il muso duro al pericoloso binomio Bruxelles-Budapest come impegno del ministro Salvini a evitare un'Unione Europa disunita ed a due velocità: "Meno ideologia e più concretezza e buon senso, anche a Roma" Dal nostro inviato Angelo Scorza Roma - "Al Parco dei Principi di Roma, Assarmatori ha mostrato i muscoli al servizio dell'Italia" era il titolo del nostro editoriale di resumè dell'assemblea 2023 dell'associazione armatoriale presieduta da Stefano Messina ab ovo Cosa è cambiato in 12 mesi? (abbondanti; il confronto si è tenuto un paio di settimane dopo e con una temperatura decisamente più umana...) Parecchio e forse niente, vediamo il perché. Innanzitutto, non è facile mettere insieme tutti i pezzi raccolti dalla breve (un paio di ore nette) ma intensissima mezza mattinata di lavori, e però un evento che - lo abbiamo già scritto in passato - è molto più che una mera assemblea associativa (quella in effetti si era svolta il giorno prima (ma bensì una sorta di summit del cluster marittimo-portuale nazionale abbondantemente 'spruzzato' di presenza politica. D'altronde numeri e fatti parlano da soli: una fonte ufficiosa recita di 700 presenze, e al di là della quantità, la qualità c'era tutta, abbracciando rappresentanti e delegati non solo di ogni professione della 'blue economy', ma persino di quella - molto più 'grey', legata al colore dell'asfalto - del comparto terrestre, con diverse targhe di associazioni di autotrasporto e logistica gommata. Per la parte istituzionale, a memoria ci sembra raro riuscire ad avere allo stesso evento la coppia apicale del dicastero di riferimento del settore, il Ministro Matteo Salvini e il Vice Edoardo Rixi, con le rispettive performance perfettamente sintonizzate; oltre a quella del titolare di un altro ministero - quello della Salute, Orazio Schillaci, che, invero, ha lasciato un po' il tempo che ha trovato. E con il 'buon peso' internazionale di un omologo ministro dei trasporti e infrastrutture di un Paese (marittimamente) limitrofo pur se isolano, il maltese dei Trasporti Chris Bonett. Per non parlare di altre presenze politiche di riguardo, quali i parlamentari Roberto Bagnasco, Maria Elena Boschi, Luca Pastorino (assente, giustificata, causa malattia contingente, Raffaella Paita, peraltro molto attesa), Salvatore Deidda, Ilaria Cavo, l'ex parlamentare torinese Davide Gariglio e l'assessore genovese Marta Brusoni, il direttore ministeriale Enrico Maria Pujia, l'ex ministro Paola De Micheli e il capo di gabinetto del MISE Elena Lorenzini. Praticamente al gran completo la Guardia Costiera, dal Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Amm. Nicola Carlone al suo Vice e braccio destro Amm. Sergio Liardo, e tanti altri alti ranghi ancora, per una sfilata di divise candide che ha visivamente 'dato il bianco' nelle prime file. Tra i big di settore ed affini, coloro che hanno avuto l'onore e l'onere di essere stati chiamati ad un

Ship 2 Shore

Primo Piano

dal palcoscenico: il Chief Operating Officer Energy Evolution di ENI Giuseppe Ricci, il Presidente del RINA Ugo Salerno e il CEO di MSC Soren Toft. E poi un moderatore prestato a tale mestiere, il Segretario Generale dell'Associazione Alberto Rossi, che però a nostro parere rende di più nel suo ruolo primario di panelist con licenza di provocare. Mentre tra i tanti operatori, Ship2Shore - per restare solo alle prime file (e sperando di non fare torto a nessuno non citato per ragioni di spazio) - ha scorto: Vincenzo Romeo, Achille Onorato, Matteo Catani, Franco Del Giudice, Luigi Merlo, Fabrizio Palenzona, **Rodolfo Giampieri**, Cesare e Salvatore d'Amico, Maria Celeste Lauro, Ignazio ed Emanuele Messina, Andrea Gais, Pasquale Legora De Feo, Maurizio Longo, Pasquale Russo, Mauro Iguera, Paolo Pessina, Alessandro Santi, Gianluca Croce, Paolo Visco, Alessandro Russo, Francesco Russo, Umberto Masucci, Corrado Neri, Stefania Visco, Paolo Cornetto, Antonio Barbara, Sergio Prete, Andrea Agostinelli, Enzo Garofalo, Fulvio Lino Di Blasio, Fabrizio Zerbini, Paolo Ferrandino, Alessandro Ferrari, Tomaso Cognolato, Giovanni Lettich, Marco Paifelmann, Danilo Fabricatore, Vittorio Parmigiani, Antonio Talarico, Andrea e Mario Kunkl, Giuseppe Giacomini, Valeria Sessa, Enrico Bonistalli, Vito Totorizzo, Elda Turco Bulgherini, Filippo Guadagna, Giancarlo Acciaro. E poi la componente portuale, dal 'triumvirato' (con una parte femminile) della CULMV genovese Benvenuti-Ledda-Ceotto ai livornesi Enzo Raugei ed Enio Lorenzini e l'ex presidente dell'AP labronica Stefano Corsini. Esaurito l'appello quasi scolastico - per così dire - dei partecipanti più in vista, quel che resta del meeting sono una serie di pillole, di telegrammi che scioriniamo in ordine non gerarchico ma a ruota quasi libera, come si addice a chi pedala in mezzo ad un gruppo sempre molto folto, ma ancora alla ricerca della vera maglia rosa dello shipping e dei trasporti tricolori. Dunque, sebbene tra chi era bene informato forte fosse l'attesa per una grande presenza 'a sorpresa' non è pesata più di tanto l'assenza di Gianluigi Aponte il quale però, come una sorte di Grande Fratello dello Shipping, ha avuto il privilegio quasi esclusivo (condiviso unicamente dall'anziano collega armatore Alcide Ezio Rosina, a quanto pare) di seguire i lavori a distanza in streaming, proprio a dimostrare il suo forte interesse specifico sull'evento e sulla situazione nazionale. E se lo scorso anno era stato il gran capo della divisione crociere, nonché suo genero, Pierfrancesco Vago, a farne le veci, nel 2024 è toccato al super-manager danese Soren Toft il compito in qualche maniera di 'rimpiazzarlo'. Ma si fa per dire: è infatti insostituibile anche dai suoi stessi eredi diretti - tanto da essersi già contorniato per tempo da un management esterno assai capace - il carismatico tycoon sorrentino, che ormai galleggia sulle onde delle 84 primavere, ma che ha sempre lo spirito e la tempora di quel 'ragazzino' che oltre mezzo secolo fa avviò il suo futuro impero, non senza gravi difficoltà contingenti (la prima nave ebbe un sinistro e la situazione della neonata compagnia di navigazione fu presa per capelli da un assicuratore magnanimo, secondo la storiografia non ufficiale nota ad alcuni addetti ai lavori coi capelli bianchi). Gongolando per l'ennesimo successo di partecipazione - il che vuol dire di consenso - alla manifestazione, Stefano Messina appena salito sul palco ha subito parzialmente ribaltato lo speech preparato a tavolino, passando ai ringraziamenti prima del tempo. Il presidente

Ship 2 Shore

Primo Piano

di Assarmatori, come si conviene, ha un fitto canovaccio da leggere, un copione scritta in maniera puntigliosa a più mani insieme al suo staff (arricchitosi di 3 inserimenti recentissimi) e introdotto al pubblico dall'inappuntabile coordinamento ai lavori del 'maestro di cerimonie' del giorno, Pietro Roth, responsabile relazioni esterne associativo. Ma l'improvvisazione, la capacità di parlare a braccio che è da sempre una dote spontanea e genuina dell'armatore genovese, ben presto soverchiano il rituale; la sua mimica gestuale è emblematica, Messina conduce così la sua relazione alternando la consistenza della lettura dei punti all'ordine del giorno con l'enfasi cui lo trascina l'aver a cuore certe problematiche. Il meeting ha come focus - scritto anche a caratteri cubitali sul maxi schermo - la ricerca di un'identità mediterranea per l'Europa ; un task che ovviamente l'associazione aderente a Conftrasporto-Confcommercio, rappresentante di primarie compagnie italiane di navigazione e alcuni grandi operatori esteri attivi in ogni settore del trasporto marittimo, non intende adempiere da sola. Ed un compito che, se risolto, è propedeutico a rimettere al centro dell'Europa e dei traffici mondiali il Mediterraneo, in particolare per l'importanza commerciale che ha per l'Italia l'approvvigionamento di merci in entrata e il flusso della produzione Made in Italy in uscita, oltre a contribuire alla sicurezza strategica in tema di forniture di energia. Di lì è breve, come sottolineato anche da altri relatori che sono succeduti nella scaletta degli interventi a Messina, un accorato appello alle istituzioni europee per una politica che tenga conto delle peculiarità dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, in modo che questi siano equiparati a quelli del Northern Range per quanto concerne le misure operative nel cui quadro si muovono. I punti nodali snocciolati sono davvero tanti, a conferma che il 2024 è un anno per nulla di mera transizione ma al contrario in cui molte riserve verranno sciolte e parecchi nodi verranno al pettine: la necessaria semplificazione del complesso apparato regolatorio dello shipping, le normative comunitarie e internazionali in materia di sostenibilità ambientale, la carenza strutturale del personale marittimo, l'andamento del trasporto marittimo in Italia, la ricerca ormai spasmodica di carburanti alternativi 'giusti' (in chiave di lungo termine) sono i cardini dell'ampia prolusione di Messina illustrata, tra gli altri, alla poderosa silhouette di Palenzona, all'avvenente figura di Boschi, alle divise immacolate della Guardia Costiera, ai delegati degli autotrasportatori, sempre sul piede di guerra, e delle altre associazioni di categoria, alla delegazione maltese, tutta protesa ad ascoltare attentamente, per meglio capire la realtà italiana. Muovendosi fra inclusività e deglobalizzazione, con la professione di fede di voler costruire anziché distruggere l'occupazione - "siamo imprenditori prima di armatori, vogliamo poter assumere anziché dover licenziare: siamo con i sindacati e non contro di loro" - facendo uno schietto invito a condurre la trattativa sui porti avendo una visione nitida, così come quella che si sta avendo sui contratti collettivi dei marittimi, Messina invoca: "Vogliamo autorità forti ed autorevoli!" I numeri snocciolati da Assarmatori nel denso Annual Report 2024 e nel pamphlet allegato 'European work plan' parlano di flotta in salute e dai numeri ridondanti; ma non bisogna farsi confondere, sono dati inquinati, o meglio cifre ingigantite dalla lente di ingrandimento di MSC, l'incumbent di quasi ogni

Ship 2 Shore

Primo Piano

anello della filiera logistica, oramai. Secondo questi dati un po' grezzi e auto-referenziali, i membri dell'associazione hanno più di 600 navi, trasportano 30 milioni di passeggeri ed impiegano 60.000 marittimi e/o impiegati a terra. Meglio rifarsi a statistiche - peraltro non più distribuite con regolarità com'era in passato dal RINA - che parlano di una bandiera bianco-rosso-verde meno diffusa sulle navi, poco inalberata rispetto agli anni d'oro di inizio secolo quando venne introdotto il registro internazionale (o 'doppio' o 'bis', se preferite) e il tonnellaggio nostrano si impennò vertiginosamente. Da circa 8 milioni di GT di fine anni '90 si arrivò progressivamente a raddoppiare la flotta sino ad un picco di 18 milioni di GT una dozzina di anni fa; quindi un lento decadimento sino agli attuali 14 milioni di GT, con gli altri 4 milioni non 'persi' del tutto ma 'dispersi' sotto bandiere estere. Analogo e parallelo il declino nel numero assoluto di navi: da circa 1.500 come record di sempre a circa 1.300 odierne, di cui solo la metà oltre le 1.000 GT individuali. Circa la statura effettiva in mare del nostro Paese ma più in generale della nostra economia su scala globale, ci sovviene quando già negli anni '90 ci raccontava quasi come facezia, bensì assai arguta, il compianto Com. Augusto Meriggioli (penna fine d'altri tempi), assai critico verso i moti comunitari di omologazione dei Paesi dell'allora CEE. "Ma perchè continuare a guardare al Nord Europa come modello di riferimento con cui confrontarsi? Il nostro omologo naturale è l'altra sponda del Mare Nostrum; l'Italia deve essere la Svizzera del Nord Africa!" Insomma, la divisione tra due 'parrocchie' che si guardano spesso in cagnesco non aiuta certo chi è già declinante; fare la fine dei polli di Renzo di manzoniana memoria è davvero un attimo. Lo pensano anche i cugini più anziani (come costituzione), quelli di Confitarma, e i loro consanguinei di Assorimorchiatori, venuti al Parco dei Principi non certo a spiare ma invitati quali graditi ospiti dai propri 'simili'. Al riguardo, con la tipica veemenza della giovane età, esce allo scoperto Salvatore d'Amico, presente come invitato di riguardo insieme al padre Cesare: "Noi siamo per la reunion" dice lapidario a Ship2Shore. Insomma, nulla osta - "da parte mia a livello personale" - a considerare l'idea di fare massa critica e fronte compatto come categoria di operatori nei confronti delle istituzioni nazionali ed internazionali a partire dai governi di Roma e Bruxelles. Più cauto e cinico il padre, abituato a muoversi con diplomazia: "Su questo argomento faccio un po' il cinese" afferma Cesare riferendosi al famoso aforisma dell'uomo seduto sulla riva del fiume "anche se ammetto: con Stefano Messina siamo grandi amici ed il dialogo è sempre aperto e franco, ci mancherebbe". Il discorso dell'anfitrione vira sul mare, molto perturbato, del powering, della 'impossibile' neutralità tecnologica. "Sui carburanti, diciamo che non è fattibile seguire tutte le strade indicate come opzioni valide dalla Commissione UE, per questioni pratiche logistiche; ogni porto non può avere depositi e forniture regolari di tutte le tipologie di fonti innovative di cui si va discutendo, occorre fare scelte precise ed individuare gli unici carburanti alternativi su cui investire. All'uopo, chiediamo che venga istituito un tavolo ufficiale affinché si possano condividere esigenze e necessità di tutti gli stakeholders. Di certo noi come Assarmatori puntiamo sul GNL in maniera decisa rispetto agli altri possibili fuel". Ci ha trovato

Ship 2 Shore

Primo Piano

perfettamente d'accordo l'endorsement pubblico di Salvini a Rixi, con quest'ultimo indicato quale vero e proprio ministro dei trasporti 'ombra', come peraltro già sostenuto in passato da Ship2Shore, essendo il politico genovese l'esperto in materia. In questo frangente romano peraltro è stata quasi da 10 e lode l'arringa del ministro 'ufficiale', che quando non prende la deriva sbagliata da Pierino guastafeste, sa anche dire cose molto concrete, apprezzabili e crediamo condivise o quantomeno condivisibili persino dai suoi strenui oppositori e avversari politici posti sull'altro versante dell'arco costituzionale. Viva e comprensibile la preoccupazione del ministro per il semestre di governance europea rosso-bianco-verde, non italiana ovviamente bensì ungherese, con il grido 'barricadero' di: "non passerà una soluzione che ci sia contraria, ovvero una nuova tassa sulle emissioni: col nostro voto di opposizione alzeremo un veto fermo che servirà da blocco a tale misura insensata, ad un ritorno al passato già rinnegato! Per fortuna è necessaria l'unanimità, che qualcuno invece vorrebbe togliere, contro un ritorno al passato che si sta vociferando per i corridoi belgi con la nuova presidenza di Budapest". Evidente i pugni battuti e il petto gonfio mostrato a chi, nelle stanze di Bruxelles, continua a considerare l'Europa Meridionale una 'Serie B' dell'Unione Europea, da cui pescare a piacimento risorse, infischiandosi che l'adozione di certe misure standardizzate, valide solo sulla carta, possa avere un impatto socio-economico ben diverso (per palesi questioni di concorrenza geografica portata dai vicini extra-UE) tra Nord e Sud del Vecchio Continente. "Non possiamo competere alla pari se non c'è una soluzione globale! La visione del Northern Range è diversa dalla nostra, l'Europa dal punto di vista della difesa del mare (ma anche su altri fronti in realtà) non è affatto unita". Più in generale, il discorso accorato di Salvini è stato molto pragmatico, categorico e coi piedi ben saldi a terra. "Svolta eco-sostenibile sì, ma solo se intesa in senso anche economico e sociale; non vogliamo lasciare ai nostri figli un territorio verde, però desertificato e disoccupato. Dunque siamo noi a mettere al bando soluzioni tecnologiche assurde che possano distruggere intere filiere industriali europee, dall'automotive allo shipping passando per la cantieristica, altrimenti andiamo di fronte ad un suicidio annunciato. Sia chiaro il fatto che l'auspicata 'neutralità tecnologica' non possa essere invece pura 'fantasia tecnologica', perché le imprese hanno bisogno di certezza oggi e nel futuro imminente, non potendo investire su qualcosa che potrebbe avere valore di mercato fra troppi anni". In chiusura di assemblea, l'assegnazione del Premio Assarmatori, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione armatoriale, che per il 2024 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"; un premio che Salvini stesso ha consegnato alle 'divise bianche' per mano dell'emozionato Amm. Giuseppe Berruti Bergotto. Qualche chiosa finale. A nostro modesto parere il ministro Schillaci - la cui presenza, spiegabile con un motivo invero abbastanza recondito: "siamo qua per parlare dell'importanza di disporre di un sistema

Ship 2 Shore

Primo Piano

efficiente di controllo della salute a bordo" - ha lasciato forse meno traccia negli astanti delle loro reminiscenze sui goal nelle calde 'notti magiche' del suo solamente omonimo centravanti ad Italia '90. Simpatico il siparietto finale con Messina messo letteralmente al muro dal fuoco incrociato di domane delle TV private e non, che peraltro con la consueta sagacia ha saputo rintuzzare, anzi indirizzare nella direzione giusta, suggerendo lui stesso i temi salienti di giornata.

L'appello al governo sull'ETS

ROMA Garantire al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, **Assoport**, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene adeguatamente conto, ad avviso unanime delle associazioni, della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa. Nelle audizioni parlamentari continua la nota congiunta-che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS scrivono le associazioni del cluster marittimo e portuale dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbe competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano concludono che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, abbiano evidenziato



La Gazzetta Marittima

Primo Piano

al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, è l'allarme che va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

(Sito) Ansa

Trieste

Primo rifornimento di GNL nel Porto di Trieste

E' stata effettuata ieri il primo rifornimento di GNL (gas naturale liquefatto) nel porto di Trieste, al molo VII tra la nave cisterna rifornitrice/ bettolina RAVENNA KNUTSEN e la nave da crociera SILVER RAY, da rifornire. Con un'ordinanza del 5 luglio 2024, la Capitaneria di Porto di Trieste ha approvato il nuovo "Regolamento per il bunkeraggio "ship to ship" di GNL e BIO GNL alle navi certificate Codice IGF (Codice sicurezza internazionale per la nave che utilizza gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità) nel porto di Trieste". Il Regolamento è frutto di un approfondito iter amministrativo che - dopo istanze delle società armatoriali interessate a effettuare operazioni di bunkeraggio di GNL nel porto giuliano - ha coinvolto **Autorità** Marittima, Prefettura di Trieste, **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare** Adriatico Orientale, Comando dei Vigili del Fuoco, Asugi, Arpa Fvg, Consulenti Chimici di porto, i terminalisti Trieste Terminal Passeggeri e Trieste Marine Terminal per definire una cornice di sicurezza nella quale svolgere l'attività. Oggi nel Compartimento Marittimo di Trieste non ci sono operatori di bunkeraggio GNL in regime di concessione dunque tali operazioni sono consentite in deroga al Regolamento, anche con navi o bettoline di società e imprese non titolari di concessione, con rilascio di specifica autorizzazione a cura della Capitaneria di porto di Trieste. Il personale della Guardia Costiera di Trieste ha monitorato ieri le operazioni di rifornimento.



Affari Italiani

Trieste

Edison: al via la prima operazione di bunkeraggio di GNL nel Mare Adriatico

Mattana (Edison): "È un settore con un elevato potenziale di abbattimento delle proprie emissioni e il GNL è la soluzione oggi disponibile e competitiva"

Edison inaugura il primo bunkeraggio ship-to-ship di GNL nell'Adriatico: **Trieste** diventa hub per la decarbonizzazione marittima Edison ha annunciato il completamento della prima operazione di bunkeraggio ship-to-ship di gas naturale liquefatto (GNL) nel Mar Adriatico. Questo storico rifornimento è avvenuto nel **porto** di **Trieste**, utilizzando la nave metaniera Ravenna Knutsen di Edison , che approvvigiona anche il deposito costiero di Ravenna (DIG).

Tale operazione permetterà alle imbarcazioni di ridurre le proprie emissioni, contribuendo alla decarbonizzazione dei trasporti stradali e marittimi.

L'operazione appena conclusa segna l'inizio di una serie di rifornimenti ship-to-ship nel **porto** di **Trieste** per la stagione estiva 2024. Siamo orgogliosi di supportare i nostri clienti nel loro percorso di decarbonizzazione e di

annunciare il primo rifornimento ship-to-ship di GNL nel mar Adriatico. Per questo desidero ringraziare tutte le autorità e in particolare la Capitaneria di

Porto di **Trieste**, che hanno reso possibile raggiungere questo importante

traguardo. Dopo l'avvio del deposito costiero di Ravenna, che è diventato il riferimento in Italia per l'approvvigionamento di GNL nel trasporto stradale, grazie all'operazione di oggi Edison si posiziona per prima nel mercato del rifornimento GNL per il segmento marittimo. È un settore con un elevato potenziale di abbattimento delle

proprie emissioni e il GNL è la soluzione oggi disponibile e competitiva. Per consolidare la nostra presenza di mercato stiamo sviluppando anche un secondo deposito costiero di GNL nel Sud Italia e una seconda nave pronta per il bunkeraggio. Tanti passi concreti che confermano il nostro impegno per la mobilità sostenibile in Italia e nel Mar

Mediterraneo ", ha dichiarato Fabrizio Mattana , Executive Vice President Gas Assets di Edison La Ravenna Knutsen è una nave metaniera di piccola taglia, unica nel suo genere per la sua estrema flessibilità operativa. Realizzata da Hyundai Heavy Industries in Corea del Sud, può trasportare fino a 30.000 mc di GNL tramite tre serbatoi in acciaio ad

alto contenuto di nichel, isolati per resistere a temperature criogeniche. Grazie a un doppio set di collettori di carico, la nave è in grado di operare con depositi e imbarcazioni di diverse dimensioni, conferendole una grande versatilità. Il

GNL è un combustibile alternativo che risponde agli impegni di transizione energetica europei e internazionali, permettendo un significativo abbattimento di diversi fattori emissivi. Esso azzerà gli ossidi di zolfo e le polveri di particolato , riducendo le emissioni di azoto e anidride carbonica. Inoltre, consente il rispetto dei limiti imposti dall'International Maritime Organization per il transito delle imbarcazioni in aree a controllo di emissioni di zolfo (aree

SECA), di cui il Mediterraneo entrerà a far parte dal 1° maggio 2025.



Il Nautilus

Trieste

EDISON: PRIMA OPERAZIONE DI BUNKERAGGIO GNL NEL MARE ADRIATICO

Le operazioni di bunkeraggio ship to ship sono avvenute nel porto di Trieste, impiegando la nave Ravenna Knutsen di Edison che approvvigiona anche il deposito costiero di Ravenna. Il rifornimento, avvenuto da nave a nave, è il primo di questo tipo nell'Adriatico, consentendo all'imbarcazione di proseguire il suo viaggio riducendo le proprie emissioni grazie al GNL. Milano-Trieste - Edison rende noto di aver portato a termine il rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) nel porto di Trieste. L'operazione di bunkeraggio da nave a nave è la prima avvenuta nel Mar Adriatico ed è la prima eseguita da Edison tramite l'impiego della nave metaniera Ravenna Knutsen, che dal 2021 approvvigiona il deposito costiero GNL di Ravenna (DIG), che è parte della catena logistica integrata del Gruppo e contribuisce alla decarbonizzazione dei trasporti stradali e marittimi. L'operazione appena conclusa da avvio a più operazioni di bunkeraggio ship-to-ship nel porto di Trieste per la stagione estiva 2024. «Siamo orgogliosi di supportare i nostri clienti nel loro percorso di decarbonizzazione e di annunciare il primo rifornimento ship-to-ship di GNL nel mar Adriatico. Per questo desidero ringraziare tutte le autorità e in particolare la Capitaneria di Porto di Trieste, che hanno reso possibile raggiungere questo importante traguardo», dichiara Fabrizio Mattana Executive Vice President Gas Assets di Edison. «Dopo l'avvio del deposito costiero di Ravenna, che è diventato il riferimento in Italia per l'approvvigionamento di GNL nel trasporto stradale, grazie all'operazione di oggi Edison si posiziona per prima nel mercato del rifornimento GNL per il segmento marittimo. È un settore con un elevato potenziale di abbattimento delle proprie emissioni e il GNL è la soluzione oggi disponibile e competitiva. Per consolidare la nostra presenza di mercato stiamo sviluppando anche un secondo deposito costiero di GNL nel Sud Italia e una seconda nave pronta per il bunkeraggio. Tanti passi concreti che confermano il nostro impegno per la mobilità sostenibile in Italia e nel Mar Mediterraneo». La nave Ravenna Knutsen è una nave metaniera di piccola taglia, unica nel suo genere, di estrema flessibilità operativa, nella disponibilità di Edison in virtù di un contratto con l'armatore norvegese Knutsen OAS Shipping. Realizzata da Hyundai Heavy Industries nel cantiere navale di Mipo in Corea del Sud. La metaniera può trasportare fino a 30.000 mc di GNL tramite 3 serbatoi in acciaio ad alto contenuto di nichel e opportunamente isolati, per resistere a temperature criogeniche. La nave è dotata di un doppio set di collettori di carico (sia bassi che alti), che le conferiscono una estrema versatilità operativa rendendola in grado di operare con depositi e imbarcazioni di diverse dimensioni. Il GNL. È un combustibile alternativo in linea con gli impegni di transizione energetica europei e internazionali, che consente di conseguire un abbattimento notevole di diversi fattori emissivi, con l'azzeramento degli ossidi di zolfo e delle polveri di particolato



Le operazioni di bunkeraggio ship to ship sono avvenute nel porto di Trieste, impiegando la nave Ravenna Knutsen di Edison che approvvigiona anche il deposito costiero di Ravenna. Il rifornimento, avvenuto da nave a nave, è il primo di questo tipo nell'Adriatico, consentendo all'imbarcazione di proseguire il suo viaggio riducendo le proprie emissioni grazie al GNL. Milano-Trieste - Edison rende noto di aver portato a termine il rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) nel porto di Trieste. L'operazione di bunkeraggio da nave a nave è la prima avvenuta nel Mar Adriatico ed è la prima eseguita da Edison tramite l'impiego della nave metaniera Ravenna Knutsen, che dal 2021 approvvigiona il deposito costiero GNL di Ravenna (DIG), che è parte della catena logistica integrata del Gruppo e contribuisce alla decarbonizzazione dei trasporti stradali e marittimi. L'operazione appena conclusa da avvio a più operazioni di bunkeraggio ship-to-ship nel porto di Trieste per la stagione estiva 2024. «Siamo orgogliosi di supportare i nostri clienti nel loro percorso di decarbonizzazione e di annunciare il primo rifornimento ship-to-ship di GNL nel mar Adriatico. Per questo desidero ringraziare tutte le autorità e in particolare la Capitaneria di Porto di Trieste, che hanno reso possibile raggiungere questo importante traguardo», dichiara Fabrizio Mattana Executive Vice President Gas Assets di Edison. «Dopo l'avvio del deposito costiero di Ravenna, che è diventato il riferimento in Italia per l'approvvigionamento di GNL nel trasporto stradale, grazie all'operazione di oggi Edison si posiziona per prima nel mercato del rifornimento GNL per il segmento marittimo. È un settore con un elevato potenziale di abbattimento delle proprie emissioni e il GNL è la soluzione oggi disponibile e competitiva. Per consolidare la nostra presenza di mercato stiamo sviluppando anche un secondo deposito costiero di GNL nel Sud Italia e una seconda nave pronta per il bunkeraggio. Tanti passi concreti che confermano il nostro impegno

Il Nautilus

Trieste

(PM) e la riduzione delle emissioni di azoto e di quelle di anidride carbonica. Consente il rispetto dei limiti imposti dall'International Maritime Organization per il transito delle imbarcazioni in aree a controllo di emissioni di zolfo (aree Seca), di cui il Mediterraneo entrerà a far parte dal 1° maggio 2025.

Informare

Trieste

Edison annuncia il rifornimento di gas naturale liquefatto da nave a nave nel porto di Trieste Prima operazione di bunkeraggio di questo tipo nell'Adriatico

Edison ha comunicato di aver realizzato il rifornimento di gas naturale liquefatto da nave a nave nel porto di Trieste sottolineando che è la prima operazione di bunkeraggio di questo tipo avvenuta nel Mare Adriatico e la prima eseguita da Edison tramite l'impiego della nave metaniera Ravenna Knutsen che dal 2021 approvvigiona il deposito costiero GNL di Ravenna che è parte della catena logistica integrata dell'azienda. La Ravenna Knutsen è una nave metaniera di piccola taglia nella disponibilità di Edison in virtù di un contratto con l'armatore norvegese Knutsen OAS Shipping. La metaniera, realizzata da Hyundai Heavy Industries nel cantiere navale di Mipo in Corea del Sud, può trasportare fino a 30.000 metri cubi di GNL tramite tre serbatoi in acciaio ad alto contenuto di nichel e opportunamente isolati, per resistere a temperature criogeniche. La nave è dotata di un doppio set di collettori di carico (sia bassi che alti), che le conferiscono una estrema versatilità operativa rendendola in grado di operare con depositi e imbarcazioni di diverse dimensioni. «Dopo l'avvio del deposito costiero di Ravenna, che è diventato il riferimento in Italia per l'approvvigionamento di GNL nel trasporto stradale - ha evidenziato Fabrizio Mattana, executive vice president Gas Assets di Edison - grazie all'operazione di oggi Edison si posiziona per prima nel mercato del rifornimento GNL per il segmento marittimo. È un settore con un elevato potenziale di abbattimento delle proprie emissioni e il GNL è la soluzione oggi disponibile e competitiva. Per consolidare la nostra presenza di mercato stiamo sviluppando anche un secondo deposito costiero di GNL nel Sud Italia e una seconda nave pronta per il bunkeraggio. Tanti passi concreti che confermano il nostro impegno per la mobilità sostenibile in Italia e nel Mar Mediterraneo».

Informare

Edison annuncia il rifornimento di gas naturale liquefatto da nave a nave nel porto di Trieste Prima operazione di bunkeraggio di questo tipo nell'Adriatico

07/30/2024 11:20

Edison ha comunicato di aver realizzato il rifornimento di gas naturale liquefatto da nave a nave nel porto di Trieste sottolineando che è la prima operazione di bunkeraggio di questo tipo avvenuta nel Mare Adriatico e la prima eseguita da Edison tramite l'impiego della nave metaniera Ravenna Knutsen che dal 2021 approvvigiona il deposito costiero GNL di Ravenna che è parte della catena logistica integrata dell'azienda. La Ravenna Knutsen è una nave metaniera di piccola taglia nella disponibilità di Edison in virtù di un contratto con l'armatore norvegese Knutsen OAS Shipping. La metaniera, realizzata da Hyundai Heavy Industries nel cantiere navale di Mipo in Corea del Sud, può trasportare fino a 30.000 metri cubi di GNL tramite tre serbatoi in acciaio ad alto contenuto di nichel e opportunamente isolati, per resistere a temperature criogeniche. La nave è dotata di un doppio set di collettori di carico (sia bassi che alti), che le conferiscono una estrema versatilità operativa rendendola in grado di operare con depositi e imbarcazioni di diverse dimensioni. «Dopo l'avvio del deposito costiero di Ravenna, che è diventato il riferimento in Italia per l'approvvigionamento di GNL nel trasporto stradale - ha evidenziato Fabrizio Mattana, executive vice president Gas Assets di Edison - grazie all'operazione di oggi Edison si posiziona per prima nel mercato del rifornimento GNL per il segmento marittimo. È un settore con un elevato potenziale di abbattimento delle proprie emissioni e il GNL è la soluzione oggi disponibile e competitiva. Per consolidare la nostra presenza di mercato stiamo sviluppando anche un secondo deposito costiero di GNL nel Sud Italia e una seconda nave pronta per il bunkeraggio. Tanti passi concreti che confermano il nostro impegno per la mobilità sostenibile in Italia e nel Mar Mediterraneo».

Informazioni Marittime

Trieste

Nel porto di Trieste il primo rifornimento di gas

Una bettolina ha rifornito una nave da crociera. Un bunkeraggio in deroga al regolamento, visto che non ci sono ancora operatori in concessione Lunedì scorso nel **porto** di **Trieste**, presso il Molo VII, è stato effettuato il primo rifornimento di gas naturale liquefatto tra una nave cisterna rifornitrice, la bettolina Ravenna Knutsen , e la nave da crociera Silver Ray. Il rifornimento è avvenuto in deroga al regolamento, poiché attualmente non ci sono operatori in concessione per effettuare questi tipi di bunkeraggio, che è stato quindi possibile con il rilascio di una specifica autorizzazione a cura della Capitaneria di **porto** di **Trieste**. L'ordinanza di riferimento è quella del 5 luglio scorso della Capitaneria di **porto** di **Trieste**, il "Regolamento per il bunkeraggio "ship to ship" di GNL e BIO GNL alle navi certificate Codice IGF (Codice sicurezza internazionale per la nave che utilizza gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità) nel **porto** di **Trieste**". Condividi Tag **trieste** gas Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Nel porto di Trieste il primo rifornimento di gas



07/30/2024 11:05

Una bettolina ha rifornito una nave da crociera. Un bunkeraggio in deroga al regolamento, visto che non ci sono ancora operatori in concessione Lunedì scorso nel porto di Trieste, presso il Molo VII, è stato effettuato il primo rifornimento di gas naturale liquefatto tra una nave cisterna rifornitrice, la bettolina Ravenna Knutsen , e la nave da crociera Silver Ray. Il rifornimento è avvenuto in deroga al regolamento, poiché attualmente non ci sono operatori in concessione per effettuare questi tipi di bunkeraggio, che è stato quindi possibile con il rilascio di una specifica autorizzazione a cura della Capitaneria di porto di Trieste. L'ordinanza di riferimento è quella del 5 luglio scorso della Capitaneria di porto di Trieste, il "Regolamento per il bunkeraggio "ship to ship" di GNL e BIO GNL alle navi certificate Codice IGF (Codice sicurezza internazionale per la nave che utilizza gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità) nel porto di Trieste". Condividi Tag trieste gas Articoli correlati.

Edison: prima operazione di bunkeraggio Gnl nel Mare Adriatico

Le operazioni di rifornimento ship to ship sono avvenute nel **porto di Trieste**, impiegando la nave ravenna knutsen del gruppo che approvvigiona anche il deposito costiero di Ravenna. Prima operazione di rifornimento di gas naturale liquefatto (Gnl) da nave a nave nel Mare Adriatico. A realizzarla è stata Edison nel **porto di Trieste** tramite l'impiego della nave metaniera Ravenna Knutsen, che dal 2021 approvvigiona il deposito costiero Gnl di Ravenna (Dig), che è parte della catena logistica integrata del gruppo e contribuisce alla decarbonizzazione dei trasporti stradali e marittimi. L'operazione portata a termine oggi dà avvio a più operazioni di bunkeraggio ship-to-ship nel **porto di Trieste** per la stagione estiva 2024. "Dopo l'avvio del deposito costiero di Ravenna, che è diventato il riferimento in Italia per l'approvvigionamento di Gnl nel trasporto stradale, grazie all'operazione di oggi Edison si posiziona per prima nel mercato del rifornimento Gnl per il segmento marittimo - dichiara Fabrizio Mattana, executive vice president gas assets di Edison - È un settore con un elevato potenziale di abbattimento delle proprie emissioni e il Gnl è la soluzione oggi disponibile e competitiva. Per consolidare la nostra presenza di mercato stiamo sviluppando anche un secondo deposito costiero di Gnl nel Sud Italia e una seconda nave pronta per il bunkeraggio. Tanti passi concreti che confermano il nostro impegno per la mobilità sostenibile in Italia e nel Mar Mediterraneo". La nave Ravenna Knutsen è una nave metaniera di piccola taglia, unica nel suo genere, di estrema flessibilità operativa, nella disponibilità di Edison in virtù di un contratto con l'armatore norvegese Knutsen Oas Shipping. Realizzata da Hyundai Heavy Industries nel cantiere navale di Mipo in Corea del Sud. La metaniera può trasportare fino a 30.000 mc di Gnl tramite 3 serbatoi in acciaio ad alto contenuto di nichel e opportunamente isolati, per resistere a temperature criogeniche. La nave è dotata di un doppio set di collettori di carico (sia bassi che alti), che le conferiscono un'estrema versatilità operativa rendendola in grado di operare con depositi e imbarcazioni di diverse dimensioni. Il Gnl è un combustibile alternativo in linea con gli impegni di transizione energetica europei e internazionali, che consente di conseguire un abbattimento notevole di diversi fattori emissivi, con l'azzeramento degli ossidi di zolfo e delle polveri di particolato (Pm) e la riduzione delle emissioni di azoto e di quelle di anidride carbonica. Consente il rispetto dei limiti imposti dall'International Maritime Organization per il transito delle imbarcazioni in aree a controllo di emissioni di zolfo (aree Seca), di cui il Mediterraneo entrerà a far parte dal 1° maggio 2025.



Le operazioni di rifornimento ship to ship sono avvenute nel porto di Trieste, impiegando la nave ravenna knutsen del gruppo che approvvigiona anche il deposito costiero di Ravenna. Prima operazione di rifornimento di gas naturale liquefatto (Gnl) da nave a nave nel Mare Adriatico. A realizzarla è stata Edison nel porto di Trieste tramite l'impiego della nave metaniera Ravenna Knutsen, che dal 2021 approvvigiona il deposito costiero Gnl di Ravenna (Dig), che è parte della catena logistica integrata del gruppo e contribuisce alla decarbonizzazione dei trasporti stradali e marittimi. L'operazione portata a termine oggi dà avvio a più operazioni di bunkeraggio ship-to-ship nel porto di Trieste per la stagione estiva 2024. "Dopo l'avvio del deposito costiero di Ravenna, che è diventato il riferimento in Italia per l'approvvigionamento di Gnl nel trasporto stradale, grazie all'operazione di oggi Edison si posiziona per prima nel mercato del rifornimento Gnl per il segmento marittimo - dichiara Fabrizio Mattana, executive vice president gas assets di Edison - È un settore con un elevato potenziale di abbattimento delle proprie emissioni e il Gnl è la soluzione oggi disponibile e competitiva. Per consolidare la nostra presenza di mercato stiamo sviluppando anche un secondo deposito costiero di Gnl nel Sud Italia e una seconda nave pronta per il bunkeraggio. Tanti passi concreti che confermano il nostro impegno per la mobilità sostenibile in Italia e nel Mar Mediterraneo". La nave Ravenna Knutsen è una nave metaniera di piccola taglia, unica nel suo genere, di estrema flessibilità operativa, nella disponibilità di Edison in virtù di un contratto con l'armatore norvegese Knutsen Oas Shipping. Realizzata da Hyundai Heavy Industries nel cantiere navale di Mipo in Corea del Sud. La metaniera può trasportare fino a 30.000 mc di Gnl tramite 3 serbatoi in acciaio ad alto contenuto di nichel e opportunamente isolati, per resistere a temperature criogeniche. La nave è dotata di un doppio set di collettori di carico (sia bassi che alti), che le conferiscono

Edison: prima operazione di Bunkeraggio Gnl nel Mare Adriatico

Edison rende noto di aver portato a termine il rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) nel porto di Trieste. L'operazione di bunkeraggio da nave a nave è la prima avvenuta nel Mar Adriatico ed è la prima eseguita da Edison tramite l'impiego della nave metaniera Ravenna Knutsen, che dal 2021 approvvigiona il deposito costiero GNL di Ravenna (DIG), che è parte della catena logistica integrata del Gruppo e contribuisce alla decarbonizzazione dei trasporti stradali e marittimi. L'operazione appena conclusa da avvio a più operazioni di bunkeraggio ship-to-ship nel porto di Trieste per la stagione estiva 2024. "Siamo orgogliosi di supportare i nostri clienti nel loro percorso di decarbonizzazione e di annunciare il primo rifornimento ship-to-ship di GNL nel mar Adriatico. Per questo desidero ringraziare tutte le autorità e in particolare la Capitaneria di Porto di Trieste, che hanno reso possibile raggiungere questo importante traguardo", dichiara Fabrizio Mattana Executive Vice President Gas Assets di Edison. "Dopo l'avvio del deposito costiero di Ravenna, che è diventato il riferimento in Italia per l'approvvigionamento di GNL nel trasporto stradale, grazie all'operazione di oggi Edison si posiziona per prima nel mercato del rifornimento GNL per il segmento marittimo. È un settore con un elevato potenziale di abbattimento delle proprie emissioni e il GNL è la soluzione oggi disponibile e competitiva. Per consolidare la nostra presenza di mercato stiamo sviluppando anche un secondo deposito costiero di GNL nel Sud Italia e una seconda nave pronta per il bunkeraggio. Tanti passi concreti che confermano il nostro impegno per la mobilità sostenibile in Italia e nel Mar Mediterraneo". La nave Ravenna Knutsen è una nave metaniera di piccola taglia, unica nel suo genere, di estrema flessibilità operativa, nella disponibilità di Edison in virtù di un contratto con l'armatore norvegese Knutsen OAS Shipping. Realizzata da Hyundai Heavy Industries nel cantiere navale di Mipo in Corea del Sud. La metaniera può trasportare fino a 30.000 mc di GNL tramite 3 serbatoi in acciaio ad alto contenuto di nichel e opportunamente isolati, per resistere a temperature criogeniche. La nave è dotata di un doppio set di collettori di carico (sia bassi che alti), che le conferiscono una estrema versatilità operativa rendendola in grado di operare con depositi e imbarcazioni di diverse dimensioni. Il GNL. È un combustibile alternativo in linea con gli impegni di transizione energetica europei e internazionali, che consente di conseguire un abbattimento notevole di diversi fattori emissivi, con l'azzeramento degli ossidi di zolfo e delle polveri di particolato (PM) e la riduzione delle emissioni di azoto e di quelle di anidride carbonica. Consente il rispetto dei limiti imposti dall'International Maritime Organization per il transito delle imbarcazioni in aree a controllo di emissioni di zolfo (aree Seca), di cui il Mediterraneo entrerà a far parte dal primo maggio 2025.



Shipping Italy

Trieste

Completato con successo da Edison il primo bunkeraggio di Gnl in Adriatico a Trieste

Navi Oggi nello scalo giuliano non ci sono operatori di bunkeraggio Gnl in regime di concessione dunque le operazioni sono consentite, in deroga al Regolamento vigente, anche con navi o bettoline di società e imprese non titolari di concessione ma dietro rilascio di specifica autorizzazione a cura della Capitaneria di Redazione SHIPPING ITALY Dopo le anticipazioni di SHIPPING ITALY , ora che l'operazione è andata a buon fine Edison ha pubblicamente annunciato di aver portato a termine il rifornimento di gas naturale liquefatto (Gnl) nel porto di Trieste. L'operazione di bunkeraggio da nave a nave è la prima avvenuta nel Mar **Adriatico** ed è la prima eseguita da Edison tramite l'impiego della nave metaniera Ravenna Knutsen, che dal 2021 approvvigiona il deposito costiero Gnl di Ravenna, che è parte della catena logistica integrata del gruppo e contribuisce alla decarbonizzazione dei trasporti stradali e marittimi. L'operazione appena conclusa è avvenuta al Molo VII dello scalo giuliano e ha permesso di rifornire la nuova nave da crociera Silver Rau di Silversea dando così avvio a più operazioni di bunkeraggio ship-to-ship nel porto di Trieste per la stagione estiva 2024. Questa operazione è stata possibile grazie a un'ordinanza del 5 luglio 2024 con cui la Capitaneria di Porto di Trieste ha approvato il nuovo "Regolamento per il bunkeraggio 'ship to ship' di Gnl e Bio Gnl alle navi certificate Codice Igf (Codice sicurezza internazionale per la nave che utilizza gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità) nel porto di Trieste". Il Regolamento è frutto di un approfondito iter amministrativo che - dopo istanze delle società armatoriali interessate a effettuare operazioni di bunkeraggio di Gnl nel porto giuliano - ha coinvolto **Autorità** Marittima, Prefettura di Trieste, **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, Comando dei Vigili del Fuoco, Asugi, Arpa Fvg, Consulenti Chimici di porto, i terminalisti Trieste Terminal Passeggeri e Trieste Marine Terminal per definire una cornice di sicurezza nella quale svolgere l'attività. Oggi nel Compartimento Marittimo di Trieste non ci sono operatori di bunkeraggio Gnl in regime di concessione dunque tali operazioni sono consentite in deroga al Regolamento, anche con navi o bettoline di società e imprese non titolari di concessione, con rilascio di specifica autorizzazione a cura della Capitaneria di porto di Trieste. "Siamo orgogliosi di supportare i nostri clienti nel loro percorso di decarbonizzazione e di annunciare il primo rifornimento ship-to-ship di Gnl in **mare Adriatico**. Per questo desidero ringraziare tutte le **autorità** e in particolare la Capitaneria di Porto di Trieste, che hanno reso possibile raggiungere questo importante traguardo» ha dichiarato Fabrizio Mattana, executive vice president Gas Assets di Edison. "Dopo l'avvio del deposito costiero di Ravenna, che è diventato il riferimento in Italia per l'approvvigionamento di Gnl nel trasporto stradale, grazie all'operazione di oggi Edison si posiziona per prima nel mercato del rifornimento Gnl per il



Navi Oggi nello scalo giuliano non ci sono operatori di bunkeraggio Gnl in regime di concessione dunque le operazioni sono consentite, in deroga al Regolamento vigente, anche con navi o bettoline di società e imprese non titolari di concessione ma dietro rilascio di specifica autorizzazione a cura della Capitaneria di Redazione SHIPPING ITALY Dopo le anticipazioni di SHIPPING ITALY , ora che l'operazione è andata a buon fine Edison ha pubblicamente annunciato di aver portato a termine il rifornimento di gas naturale liquefatto (Gnl) nel porto di Trieste. L'operazione di bunkeraggio da nave a nave è la prima avvenuta nel Mar Adriatico ed è la prima eseguita da Edison tramite l'impiego della nave metaniera Ravenna Knutsen, che dal 2021 approvvigiona il deposito costiero Gnl di Ravenna, che è parte della catena logistica integrata del gruppo e contribuisce alla decarbonizzazione dei trasporti stradali e marittimi. L'operazione appena conclusa è avvenuta al Molo VII dello scalo giuliano e ha permesso di rifornire la nuova nave da crociera Silver Rau di Silversea dando così avvio a più operazioni di bunkeraggio ship-to-ship nel porto di Trieste per la stagione estiva 2024. Questa operazione è stata possibile grazie a un'ordinanza del 5 luglio 2024 con cui la Capitaneria di Porto di Trieste ha approvato il nuovo "Regolamento per il bunkeraggio 'ship to ship' di Gnl e Bio Gnl alle navi certificate Codice Igf (Codice sicurezza internazionale per la nave che utilizza gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità) nel porto di Trieste". Il Regolamento è frutto di un approfondito iter amministrativo che - dopo istanze delle società armatoriali interessate a effettuare operazioni di bunkeraggio di Gnl nel porto giuliano - ha coinvolto Autorità Marittima, Prefettura di Trieste, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Comando dei Vigili del Fuoco, Asugi, Arpa Fvg, Consulenti Chimici di porto, i terminalisti Trieste Terminal Passeggeri e Trieste Marine Terminal per definire una cornice di sicurezza nella

Shipping Italy

Trieste

segmento marittimo. È un settore con un elevato potenziale di abbattimento delle proprie emissioni e il Gnl è la soluzione oggi disponibile e competitiva. Per consolidare la nostra presenza di mercato stiamo sviluppando anche un secondo deposito costiero di Gnl nel Sud Italia e una seconda nave pronta per il bunkeraggio. Tanti passi concreti che confermano il nostro impegno per la mobilità sostenibile in Italia e nel Mar Mediterraneo». La nave Ravenna Knutsen è una nave metaniera di piccola taglia e di estrema flessibilità operativa, nella disponibilità di Edison in virtù di un contratto di charter con l'armatore norvegese Knutsen OAS Shipping. Realizzata da Hyundai Heavy Industries nel cantiere navale di Mipo in Corea del Sud, questa metaniera può trasportare fino a 30.000 mc di Gnl tramite 3 serbatoi in acciaio ad alto contenuto di nichel e opportunamente isolati, per resistere a temperature criogeniche. La nave è dotata di un doppio set di collettori di carico (sia bassi che alti), che le conferiscono una estrema versatilità operativa rendendola in grado di operare con depositi e imbarcazioni di diverse dimensioni. Edison nella sua nota ricorda che il Gnl è un combustibile alternativo in linea con gli impegni di transizione energetica europei e internazionali, che consente di conseguire un abbattimento notevole di diversi fattori emissivi, con l'azzeramento degli ossidi di zolfo e delle polveri di particolato e la riduzione delle emissioni di azoto e di quelle di anidride carbonica. Consente il rispetto dei limiti imposti dall'International Maritime Organization per il transito delle imbarcazioni in aree a controllo di emissioni di zolfo (aree Seca), di cui il Mediterraneo entrerà a far parte dal 1° maggio 2025.

Shipping Italy

Trieste

Per l'ex stabilimento Wartsila di Trieste inizia l'era Msc-Innofreight

Economia La neocostituita Innoway **Trieste** a regime mira a produrre almeno 1.000 vagoni ferroviari all'anno di Redazione SHIPPING ITALY Il Ministero delle imprese e del Made in Italy (Mimit) ha reso noto che è stato firmato a Palazzo Piacentini, sede del dicastero, l'Accordo di Programma che dà il via al trasferimento delle attività del sito di Bagnoli della Rosandra a Msc, società italo-svizzera leader nel settore della logistica e prima compagnia di trasporto marittimo al mondo, e all'austriaca Innofreight. Presenti alla firma, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso e il sottosegretario con delega alle crisi industriali, Fausta Bergamotto, il presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, i rappresentanti del Ministero del Lavoro, di Wärtsilä e di Msc, del comune San Dorligo della Valle, di Confindustria Alto Adriatico, delle organizzazioni sindacali nazionali, dell'autorità portuale e referenti di Rete Ferroviaria Italiana. Con la firma del documento Msc si impegna formalmente - tramite la neocostituita società Innoway **Trieste**, che vede come soci paritetici il Gruppo Msc e Innofreight appunto - alla riconversione dello stabilimento e alla attuazione del piano industriale nei prossimi mesi con un investimento da circa 100 milioni di euro nell'impianto. Il rilancio e la reindustrializzazione del sito prevede l'avvio della produzione di vagoni ferroviari altamente tecnologici per il trasporto merci assorbendo tutti i 261 lavoratori in esubero da Wärtsilä. Un'operazione che permetterà ulteriori ricadute positive sull'occupazione anche in riferimento alla situazione delle imprese dell'indotto. Dal punto di vista produttivo, l'obiettivo è quello di arrivare a realizzare 1000 vetture l'anno entro massimo 36 mesi e occupare oltre 300 persone. La multinazionale finlandese, dal canto suo, si impegnerà comunque a garantire i livelli occupazionali nelle sedi italiane in cui operano 700 lavoratori. "Si conclude così nel migliore dei modi una crisi durata oltre due anni, attraverso il concorso corale di tutti gli attori: un successo del sistema Italia" ha dichiarato il ministro Urso. "Abbiamo salvaguardato i posti di lavoro e avviato a riconversione un sito industriale che era destinato a chiudere con l'intervento di un player internazionale pronto a sviluppare un progetto duraturo per il territorio ad alto contenuto tecnologico. Per questo la vertenza Wärtsilä sarà un esempio anche per altre crisi aziendali che il Mimit sta portando a soluzione positiva. Con la partecipazione di tutti è stato possibile portare a termine l'Accordo di Programma in soli 4 mesi, che ridisegnerà una parte significativa delle aree portuali e retroportuali di **Trieste**" ha aggiunto il ministro. Il Gruppo MSC e Innofreight, soci paritetici della newco Innoway **Trieste**, hanno dichiarato: "Siamo davvero soddisfatti di aver siglato l'accordo odierno che ci permetterà di procedere ora speditamente con la riconversione dello stabilimento per realizzare un nuovo polo industriale innovativo e all'avanguardia in Europa, in grado di produrre,



Economia La neocostituita Innoway Trieste a regime mira a produrre almeno 1.000 vagoni ferroviari all'anno di Redazione SHIPPING ITALY Il Ministero delle imprese e del Made in Italy (Mimit) ha reso noto che è stato firmato a Palazzo Piacentini, sede del dicastero, l'Accordo di Programma che dà il via al trasferimento delle attività del sito di Bagnoli della Rosandra a Msc, società italo-svizzera leader nel settore della logistica e prima compagnia di trasporto marittimo al mondo, e all'austriaca Innofreight. Presenti alla firma, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso e il sottosegretario con delega alle crisi industriali, Fausta Bergamotto, il presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, i rappresentanti del Ministero del Lavoro, di Wärtsilä e di Msc, del comune San Dorligo della Valle, di Confindustria Alto Adriatico, delle organizzazioni sindacali nazionali, dell'autorità portuale e referenti di Rete Ferroviaria Italiana. Con la firma del documento Msc si impegna formalmente - tramite la neocostituita società Innoway Trieste, che vede come soci paritetici il Gruppo Msc e Innofreight appunto - alla riconversione dello stabilimento e alla attuazione del piano industriale nei prossimi mesi con un investimento da circa 100 milioni di euro nell'impianto. Il rilancio e la reindustrializzazione del sito prevede l'avvio della produzione di vagoni ferroviari altamente tecnologici per il trasporto merci assorbendo tutti i 261 lavoratori in esubero da Wärtsilä. Un'operazione che permetterà ulteriori ricadute positive sull'occupazione anche in riferimento alla situazione delle imprese dell'indotto. Dal punto di vista produttivo, l'obiettivo è quello di arrivare a realizzare 1000 vetture l'anno entro massimo 36 mesi e occupare oltre 300 persone. La multinazionale finlandese, dal canto suo, si impegnerà comunque a garantire i livelli occupazionali nelle sedi italiane in cui operano 700 lavoratori. "Si conclude così nel migliore dei modi una crisi durata oltre due anni, attraverso il concorso

Shipping Italy

Trieste

a regime, almeno 1.000 vagoni ferroviari all'anno. Un risultato che premia il grande lavoro di squadra e l'impegno di tutte le parti in campo. Un accordo che non si sarebbe mai potuto raggiungere senza il contributo delle parti sociali, del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, della Regione Friuli-Venezia Giulia, di Confindustria Alto Adriatico e di tutti gli attori istituzionali coinvolti che ringraziamo per l'impegno e la preziosa collaborazione" ha proseguito la società. Poi concludono: "Un ringraziamento speciale ai lavoratori che sono stati fondamentali per il successo del nostro progetto. Nei prossimi mesi inizieranno le procedure per lo smantellamento delle strutture presenti nel sito e l'allestimento dei nuovi macchinari necessari per le linee produttive, procedendo poi per fasi progressive. L'obiettivo è quello di realizzare entro il 2025 i prototipi dei primi carri ferroviari destinati ad ottenere tutte le certificazioni per poi avviare subito la produzione di serie e lo sviluppo di tutte le innovazioni successive. Parallelamente, saranno realizzati programmi di formazione per i dipendenti con un progressivo incremento dell'attività produttiva che si prevede raggiungerà il pieno regime nel 2027".

Shipping Italy

Venezia

Terminal Rinfuse Venezia ha chiesto la proroga della concessione per 25 anni

Porti Pubblicata dall'Autorità di sistema portuale la relativa istanza per il compendio che si estende su un'area di quasi 280 mila metri quadrati a Marghera di Redazione SHIPPING ITALY L'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale ha pubblicato l'istanza presentata dalla società Terminal Rinfuse **Venezia** S.p.A. con la richiesta di proroga della concessione in scadenza per ulteriori 25 anni su un compendio che si estende su 278.500 metri quadrati. L'area in questione sorge presso il porto commerciale di Marghera - Molo B ed è composta da aree, edifici e banchine. La prima istanza è stata presentata dal terminalista a fine 2022 e successivamente integrata a ottobre 2023 e da ultimo in data 24/06/2024. "L'istanza, e le successive integrazioni, hanno lo scopo di mantenere e gestire il compendio ai fini dello sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e movimentazione, nonché tutte le operazioni connesse con la gestione di impresa portuale conto terzi nei limiti e con le modalità stabiliti dall'autorizzazione ex art.16. L. 84/94 e ss.mm.ii.". La port authority di **Venezia** e Chioggia invita come di consueto "i soggetti interessati a presentare per iscritto ad AdSP MAS - secondo le modalità indicate nell'avviso integrale, entro il termine perentorio delle ore 12:00 del 45-esimo giorno successivo alla data di pubblicazione in G.U.R.I. (27 luglio, ndr) le osservazioni, istanze, atti, documenti o memorie che ritenessero opportune a tutela dei loro eventuali diritti. Terminal Rinfuse **Venezia** è una società del gruppo belga Euroports.

Shipping Italy

Terminal Rinfuse Venezia ha chiesto la proroga della concessione per 25 anni



07/30/2024 16:05 Nicola Capuzzo

Porti Pubblicata dall'Autorità di sistema portuale la relativa istanza per il compendio che si estende su un'area di quasi 280 mila metri quadrati a Marghera di Redazione SHIPPING ITALY L'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale ha pubblicato l'istanza presentata dalla società Terminal Rinfuse Venezia S.p.A. con la richiesta di proroga della concessione in scadenza per ulteriori 25 anni su un compendio che si estende su 278.500 metri quadrati. L'area in questione sorge presso il porto commerciale di Marghera - Molo B ed è composta da aree, edifici e banchine. La prima istanza è stata presentata dal terminalista a fine 2022 e successivamente integrata a ottobre 2023 e da ultimo in data 24/06/2024. "L'istanza, e le successive integrazioni, hanno lo scopo di mantenere e gestire il compendio ai fini dello sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e movimentazione, nonché tutte le operazioni connesse con la gestione di impresa portuale conto terzi nei limiti e con le modalità stabiliti dall'autorizzazione ex art.16. L. 84/94 e ss.mm.ii.". La port authority di Venezia e Chioggia invita come di consueto "i soggetti interessati a presentare per iscritto ad AdSP MAS - secondo le modalità indicate nell'avviso integrale, entro il termine perentorio delle ore 12:00 del 45-esimo giorno successivo alla data di pubblicazione in G.U.R.I. (27 luglio, ndr) le osservazioni, istanze, atti, documenti o memorie che ritenessero opportune a tutela dei loro eventuali diritti. Terminal Rinfuse Venezia è una società del gruppo belga Euroports. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP. BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Inchiesta Liguria, la procura chiede giudizio immediato per Toti, Spinelli e Signorini

Il gip ha a disposizione cinque giorni per verificare che sussistano le condizioni e fissare la data del processo. La procura di Genova ha depositato la richiesta di giudizio immediato per l'ex presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, l'imprenditore Aldo Spinelli e l'ex presidente dell'Autorità portuale Paolo Signorini. Il giudice per le indagini preliminari Paola Faggioni ha a disposizione cinque giorni per verificare che sussistano le condizioni e fissare la data del processo. A seguire, Toti, Spinelli e Signorini avranno due settimane di tempo per richiedere eventuali percorsi alternativi come rito abbreviato o patteggiamento.



Infrastrutture, Botta (Spediporto): "Chiunque vinca elezioni non ne fermi la realizzazione"

"L'obiettivo primario, il bene comune, è la crescita economica di una città che vede al centro il **porto**" «Il piano di sviluppo per Genova e la Liguria non si può mettere in discussione. Le infrastrutture sono cruciali per il **porto**, per la risoluzione delle criticità che lo affliggono e per la crescita della città e della regione. Anche in vista delle prossime elezioni regionali, il messaggio è: chiunque vincerà non fermi la loro realizzazione». Così il direttore generale Spediporto Giampaolo Botta, a proposito di un tema centrale per lo sviluppo economico di tutta la Liguria, regione che sta vivendo un momento particolare sia dal punto di vista politico che economico. Botta sottolinea l'unità di pensiero con le altre categorie del mondo marittimo e ribadisce come "non si debba perdere di vista l'obiettivo primario, il bene comune, ovvero la crescita economica di una città che vede al centro un **porto** che, nel 2023, ha movimentato quasi 2 milioni e 400 mila teu. Avere infrastrutture moderne, efficienti, è, dunque, una condizione essenziale". E che il ruolo delle infrastrutture sia centrale per la crescita dell'economia ligure lo testimonia il recente studio The European House-Ambrosetti che stima, per il 2024, un impatto sul Pil regionale di 1,6 miliardi di euro (3% del Pil) destinato a quadruplicare nel 2030, arrivando a 8,4 miliardi di euro (+14,4% sul Pil stimato per quell'anno). I numeri vengono in soccorso delle riflessioni di Botta: parlando di autostrade, la A10 e la A7 sono le più trafficate del Nord Ovest con circa 117 mila transiti giornalieri, di cui un quinto rappresentato da mezzi pesanti. Un dato che fa riflettere visto che il "Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Liguria", edito dalle Camere di Commercio liguri e da Uniontrasporti, sottolinea come la Liguria sia in linea con i dati nazionali che vedono un utilizzo del trasporto su gomma decisamente preponderante (87,3% su scala italiana). Il punto è che la valutazione delle imprese sulla qualità delle vie di comunicazione è spesso molto bassa: per il 47,6% i tracciati autostradali sono definiti "scadenti o mediocri". «La storia - osserva Botta - ci insegna che il nostro paese è cresciuto grazie alla realizzazione di grandi infrastrutture; basti ricordare cosa ha rappresentato per l'Italia la costruzione dell'Autostrada del Sole. Le priorità indicate delle imprese sono, dunque, chiare: Gronda, Tunnel Subportuale, Terzo Valico, nuova Diga Foranea. Servono interventi concreti, strutturali e non a spot, come merita il primo **porto** italiano. Il tutto supportato da servizi adeguati ed efficienti; in questo senso la recente vicenda legata all'autotrasporto testimonia come sia necessario dotarsi di una carta dei servizi che possa tutelare tutte le figure coinvolte in ambito portuale». Botta conclude ribadendo il messaggio al mondo politico: "Non contano colore o bandiera politica, le infrastrutture sono opere di interesse generale e la loro realizzazione non può essere rimandata".



Spediporto, Botta: "Le infrastrutture sono cruciali per il porto, non si fermi la loro realizzazione"

Infrastrutture e crescita dell'economia ligure, Spediporto traccia la rotta: "Gronda, Tunnel Subportuale, Terzo Valico, nuova Diga Foranea. - interventi concreti, strutturali e non a spot, come merita il primo **porto** italiano". **GENOVA**

- " Non si debba perdere di vista l'obiettivo primario, il bene comune , ovvero la crescita economica di una città che vede al centro un **porto** che, nel 2023, ha movimentato quasi 2 milioni e 400 mila teu . Avere infrastrutture moderne, efficienti, è, dunque, una condizione essenziale". In una nota il direttore generale di Spediporto, associazione degli spedizionieri e operatori logistici genovesi, Giampaolo Botta interviene sul tema dello sviluppo economico della Liguria, nella difficile fase politica ed economica, anche a fronte delle recenti dimissioni del governatore regionale Giovannim Toti a seguito dell'inchiesta in Liguria e degli arresti domiciliari . Botta sottolinea l'unità di pensiero con le altre associazioni di categoria del cluster marittimo: "Il piano di sviluppo per **Genova**

e la Liguria non si può mettere in discussione" - tiene a precisare il direttore di Spediporto - " Le infrastrutture sono cruciali per il **porto**, per la risoluzione delle criticità che lo affliggono e per la crescita della città e della regione. Anche in vista delle prossime elezioni regionali, il messaggio è: chiunque vincerà non fermi la loro realizzazione " . La crescita dell'economia ligure è trainata dalle infrastrutture a testimoniare lo è il recente studio The European House-Ambrosetti che stima, per il 2024, un impatto sul PIL regionale di 1,6 miliardi di euro (3% del PIL) destinato a quadruplicare nel 2030, arrivando a 8,4 miliardi di euro (+14,4% sul PIL stimato per quell'anno). I numeri lo mettono in evidenza: riguardo alle Autostrade, la A10 e la A7 sono le più trafficate del Nord Ovest con circa 117 mila transiti giornalieri, di cui un quinto rappresentato da mezzi pesanti. Un dato che fa riflettere visto che il "Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Liguria", edito dalle Camere di Commercio liguri e da Uniontrasporti, sottolinea come la Liguria sia in linea con i dati nazionali che vedono un utilizzo del trasporto su gomma decisamente preponderante (87,3% su scala italiana). Il punto è che la valutazione delle imprese sulla qualità delle vie di comunicazione è spesso molto bassa: per il 47,6% i tracciati autostradali sono definiti "scadenti o mediocri". "La storia - osserva Botta - ci insegna che il nostro Paese è cresciuto grazie alla realizzazione di grandi infrastrutture ; basti ricordare cosa ha rappresentato per l'Italia la costruzione dell 'Autostrada del Sole . Le priorità indicate delle imprese sono, dunque, chiare: Gronda, Tunnel Subportuale, Terzo Valico, nuova Diga Foranea . Servono interventi concreti, strutturali e non a spot, come merita il primo **porto** italiano. Il tutto supportato da servizi adeguati ed efficienti; in questo senso la recente vicenda legata all'autotrasporto testimonia come sia necessario dotarsi di una carta dei servizi che

Il tutto supportato da servizi adeguati ed efficienti; in questo senso la recente vicenda legata all'autotrasporto testimonia come sia necessario dotarsi di una carta dei servizi che

Il tutto supportato da servizi adeguati ed efficienti; in questo senso la recente vicenda legata all'autotrasporto testimonia come sia necessario dotarsi di una carta dei servizi che



Infrastrutture e crescita dell'economia ligure, Spediporto traccia la rotta: "Gronda, Tunnel Subportuale, Terzo Valico, nuova Diga Foranea. - interventi concreti, strutturali e non a spot, come merita il primo porto italiano". GENOVA - " Non si debba perdere di vista l'obiettivo primario, il bene comune , ovvero la crescita economica di una città che vede al centro un porto che, nel 2023, ha movimentato quasi 2 milioni e 400 mila teu . Avere infrastrutture moderne, efficienti, è, dunque, una condizione essenziale". In una nota il direttore generale di Spediporto, associazione degli spedizionieri e operatori logistici genovesi, Giampaolo Botta interviene sul tema dello sviluppo economico della Liguria, nella difficile fase politica ed economica, anche a fronte delle recenti dimissioni del governatore regionale Giovannim Toti a seguito dell'inchiesta in Liguria e degli arresti domiciliari . Botta sottolinea l'unità di pensiero con le altre associazioni di categoria del cluster marittimo: "Il piano di sviluppo per Genova e la Liguria non si può mettere in discussione" - tiene a precisare il direttore di Spediporto - " Le infrastrutture sono cruciali per il porto, per la risoluzione delle criticità che lo affliggono e per la crescita della città e della regione. Anche in vista delle prossime elezioni regionali, il messaggio è: chiunque vincerà non fermi la loro realizzazione " . La crescita dell'economia ligure è trainata dalle infrastrutture a testimoniare lo è il recente studio The European House-Ambrosetti che stima, per il 2024, un impatto sul PIL regionale di 1,6 miliardi di euro (3% del PIL) destinato a quadruplicare nel 2030, arrivando a 8,4 miliardi di euro (+14,4% sul PIL stimato per quell'anno). I numeri lo mettono in evidenza: riguardo alle Autostrade, la A10 e la A7 sono le più trafficate del Nord Ovest con circa 117 mila transiti giornalieri, di cui un quinto rappresentato da mezzi pesanti. Un dato che fa riflettere visto che il "Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Liguria", edito dalle Camere di Commercio liguri e da

Corriere Marittimo

Genova, Voltri

possa tutelare tutte le figure coinvolte in ambito portuale". "Non contano colore o bandiera politica" - si rivolge al mondo politico il direttore di Spediporto in conclusione - " le infrastrutture sono opere di interesse generale e la loro realizzazione non può essere rimandata".

Inchiesta corruzione: la procura chiede il rito immediato per Toti, Spinelli e Signorini

Ipotesi processo in autunno: la richiesta è arrivata dopo alcuni giorni di valutazione da parte dei pm che guidano l'inchiesta. La procura di Genova ha chiesto il giudizio immediato per Giovanni Toti, ex presidente della Regione Liguria agli arresti domiciliari nell'ambito della maxi inchiesta giudiziaria che ha causato un vero e proprio terremoto politico, accusato di corruzione e finanziamento illecito. La richiesta arriva oggi, martedì 30 luglio, dopo alcuni giorni di valutazione da parte dei pm che guidano l'inchiesta. Il giudizio immediato cautelativo riguarderà anche il terminalista Aldo Spinelli e l'ex presidente dell'**autorità portuale** Paolo Emilio Signorini (anche loro ai domiciliari), ed è una forma di procedimento che salta l'udienza preliminare.

Ipotesi processo in autunno. Ora la decisione spetta al giudice per le indagini preliminari che, entro cinque giorni, dovrà eventualmente anche fissare la data del processo, che potrebbe quindi iniziare in autunno. Dopo l'accoglimento del giudizio immediato da parte del gip, gli indagati avranno tempo 15 giorni per scegliere eventuali forme alternative come il patteggiamento o il rito abbreviato. Intanto Toti, dopo le dimissioni arrivate venerdì scorso, tramite il suo legale Stefano Savi, ha depositato ieri la nuova istanza alla gip Paola Faggioni per la revoca degli arresti domiciliari. Stessa richiesta presentata anche da Spinelli. Elezioni anticipate: la Regione propone il 27 e 28 ottobre. Nel frattempo la Liguria dovrà affrontare le elezioni anticipate: la Regione ha proposto le date di domenica 27 e lunedì 28 ottobre. Il presidente ad interim, Alessandro Piana, ha depositato nella mattinata di oggi la proposta in Corte d'Appello. "Nei prossimi giorni verrà firmata dal presidente della Corte d'Appello - spiega -. Abbiamo proposto una data in base alla Costituzione e salvo eventuali decreti legge del governo che prevedano un accorpamento di tutte le regioni che andranno al voto". Giornate dunque molto "calde", e non solo per il clima, per centrodestra e progressisti che dovranno iniziare ad agosto una campagna elettorale "flash". Tra i candidati, per il centrosinistra sembra in pole position l'ex ministro Pd Andrea Orlando mentre il centrodestra è in cerca di una figura civica, anche se sono diverse le ipotesi sul tavolo. E la campagna si preannuncia agitata: se da una parte la maggioranza teme che l'inchiesta sulla corruzione possa allontanare voti, dall'altra proprio in queste ore si sta scatenando la polemica (anche nell'aula del consiglio regionale) per il caso della nomina del dem David Ermini a presidente di Spininvest, la holding del gruppo Spinelli.



Ipotesi processo in autunno: la richiesta è arrivata dopo alcuni giorni di valutazione da parte dei pm che guidano l'inchiesta. La procura di Genova ha chiesto il giudizio immediato per Giovanni Toti, ex presidente della Regione Liguria agli arresti domiciliari nell'ambito della maxi inchiesta giudiziaria che ha causato un vero e proprio terremoto politico, accusato di corruzione e finanziamento illecito. La richiesta arriva oggi, martedì 30 luglio, dopo alcuni giorni di valutazione da parte dei pm che guidano l'inchiesta. Il giudizio immediato cautelativo riguarderà anche il terminalista Aldo Spinelli e l'ex presidente dell'autorità portuale Paolo Emilio Signorini (anche loro ai domiciliari), ed è una forma di procedimento che salta l'udienza preliminare. Ipotesi processo in autunno. Ora la decisione spetta al giudice per le indagini preliminari che, entro cinque giorni, dovrà eventualmente anche fissare la data del processo, che potrebbe quindi iniziare in autunno. Dopo l'accoglimento del giudizio immediato da parte del gip, gli indagati avranno tempo 15 giorni per scegliere eventuali forme alternative come il patteggiamento o il rito abbreviato. Intanto Toti, dopo le dimissioni arrivate venerdì scorso, tramite il suo legale Stefano Savi, ha depositato ieri la nuova istanza alla gip Paola Faggioni per la revoca degli arresti domiciliari. Stessa richiesta presentata anche da Spinelli. Elezioni anticipate: la Regione propone il 27 e 28 ottobre. Nel frattempo la Liguria dovrà affrontare le elezioni anticipate: la Regione ha proposto le date di domenica 27 e lunedì 28 ottobre. Il presidente ad interim, Alessandro Piana, ha depositato nella mattinata di oggi la proposta in Corte d'Appello. "Nei prossimi giorni verrà firmata dal presidente della Corte d'Appello - spiega -. Abbiamo proposto una data

Gli impegnati trent'anni di GNV

Matteo Catani **GENOVA** - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, presenta il proprio Rapporto di Comunità 2023, sintesi di una accurata analisi degli ultimi anni di attività e del legame esistente tra la Compagnia e l'Italia, realizzata in collaborazione con Risposte Turismo, società indipendente di ricerca e consulenza. In occasione dei 30 anni di operatività, la Compagnia ha infatti deciso di rendicontare i propri risultati con l'obiettivo di misurare l'impatto economico, ambientale e sociale sui territori in cui opera. GNV è presente oggi in sette paesi nel mondo e negli ultimi anni ha accelerato il suo percorso di crescita, in Italia e all'estero, diventando la seconda Compagnia di traghetti operante nel Mediterraneo, sia per tonnellaggio che per capacità di metri lineari trasportabili (terza al mondo per entrambe le categorie) e conquistando inoltre la vetta a livello mondiale nella capacità di letti disponibili in flotta[1]. Il mercato principale per GNV rimane però quello italiano, tanto che i principali servizi forniti dalla compagnia come i trasporti di passeggeri, veicoli e merci a livello nazionale valgono rispettivamente il 63%, 63% e 60% del totale. "GNV opera in 8 porti in Italia, ciascuno di questi non solo è oggi parte integrante della

nostra identità e della nostra storia, ma vogliamo che sia la base anche per il nostro sviluppo futuro in un'ottica di maggiore responsabilità economica e sociale verso tutti gli stakeholder coinvolti, a qualunque livello e in qualunque territorio, sottolineando il sempre più stretto legame che intercorre tra noi e le città di mare che colleghiamo." - ha dichiarato Matteo Catani, ad di GNV - "Il traghetto rappresenta un fondamentale portatore diretto e indiretto di interessi sui territori contribuendo, al contempo, al loro benessere. Per dare un'idea concreta, secondo le rielaborazioni relative al 2023, con la sua attività d'impresa GNV genera annualmente impatti diretti, indiretti e indotti pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia italiana e i passeggeri che viaggiano a bordo delle nostre navi - 2,4 milioni nel 2023 - sono portatori di un valore aggiunto per l'industria del turismo che ammonta a oltre 800 milioni di euro. Inoltre, GNV ha la responsabilità di trasportare ogni anno sulle sue navi circa 7,4 miliardi di euro di controvalore di merci distribuite (pari allo 0,35% del PIL nazionale) che a loro volta costituiscono un volano per i territori. Sommando i due dati emersi dal rapporto, possiamo quindi assumere che GNV agisce come infrastruttura capace di generare scambi interni per circa 8,2 miliardi di euro per l'economia del nostro paese. Un vettore come il nostro ha quindi ricadute importanti e fondamentali per lo sviluppo delle comunità e il successo dei luoghi in cui opera, a patto che sia fatto in modo sostenibile, puntando alla transizione ecologica e rispondendo fattivamente a una delle più urgenti sfide per il settore. Vogliamo capitalizzare al meglio le competenze professionali e l'attenzione che ogni giorno mettiamo in ciò che facciamo, nella convinzione



Matteo Catani GENOVA - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, presenta il proprio Rapporto di Comunità 2023, sintesi di una accurata analisi degli ultimi anni di attività e del legame esistente tra la Compagnia e l'Italia, realizzato in collaborazione con Risposte Turismo, società indipendente di ricerca e consulenza. In occasione dei 30 anni di operatività, la Compagnia ha infatti deciso di rendicontare i propri risultati con l'obiettivo di misurare l'impatto economico, ambientale e sociale sui territori in cui opera. GNV è presente oggi in sette paesi nel mondo e negli ultimi anni ha accelerato il suo percorso di crescita, in Italia e all'estero, diventando la seconda Compagnia di traghetti operante nel Mediterraneo, sia per tonnellaggio che per capacità di metri lineari trasportabili (terza al mondo per entrambe le categorie) e conquistando inoltre la vetta a livello mondiale nella capacità di letti disponibili in flotta[1]. Il mercato principale per GNV rimane però quello italiano, tanto che i principali servizi forniti dalla compagnia come i trasporti di passeggeri, veicoli e merci a livello nazionale valgono rispettivamente il 63%, 63% e 60% del totale. "GNV opera in 8 porti in Italia, ciascuno di questi non solo è oggi parte integrante della nostra identità e della nostra storia, ma vogliamo che sia la base anche per il nostro sviluppo futuro in un'ottica di maggiore responsabilità economica e sociale verso tutti gli stakeholder coinvolti, a qualunque livello e in qualunque territorio, sottolineando il sempre più stretto legame che intercorre tra noi e le città di mare che colleghiamo." - ha dichiarato Matteo Catani, ad di GNV - "Il traghetto rappresenta un fondamentale portatore diretto e indiretto di interessi sui territori contribuendo, al contempo, al loro benessere. Per dare un'idea concreta, secondo le rielaborazioni relative al 2023, con la sua attività d'impresa GNV genera annualmente impatti diretti, indiretti e indotti pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia italiana e i passeggeri che viaggiano a bordo delle nostre navi - 2,4 milioni nel 2023 - sono portatori di un valore aggiunto per l'industria del turismo

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

che le nostre navi con i loro equipaggi, non rappresentino semplicemente un mezzo di trasporto ma veri e propri vettori di ricchezza e infrastruttura a servizio dello sviluppo del Paese." Il Rapporto, disponibile sul sito della compagnia, fornisce dati sia economici che ambientali e sociali. Basti pensare che nel 2023 GNV ha ospitato a bordo delle proprie navi oltre 2,4 milioni di passeggeri, quasi 1 milione di veicoli e più di 4 milioni di metri lineari di merci e ad ogni toccata di una propria nave attiva dai 150 ai 160 lavoratori tra marittimi, portuali, autorità, operatori di biglietteria e agenzie di viaggio. Tutto ciò ha contribuito nel generare 408 milioni di euro in spese dirette da parte della Compagnia per quella che, secondo le stime, è stata una ricaduta[2] pari a 1,36 miliardi di euro sull'economia nazionale italiana. Entrando nello specifico del comparto merci, GNV nel 2023 ha effettuato oltre 172.000 spedizioni da e per i 7 porti nazionali serviti su 9 diverse linee, gestendo 172.921 mezzi e servendo 5.201 clienti B2B. Le navi della Compagnia hanno movimentato complessivamente 2,9 milioni di tonnellate di merci per un controvalore di 7,4 miliardi di euro[3] pari al 0,35% del PIL italiano. A quello generato dal comparto merci si affianca il valore con cui GNV, attraverso la propria attività, concorre allo sviluppo e alla ricchezza dell'industria del turismo. Secondo le stime, ogni turista che sbarca da un traghetto effettua una spesa media di circa 130 euro al giorno sul territorio (per 10 giorni di permanenza media), generando quindi un ulteriore valore aggiunto per l'industria del turismo che complessivamente ammonta oltre 800 milioni di euro.

MenteLocale

Genova, Voltri

Genova al tramonto dal mare, i tour serali in battello con partenza dal Porto Antico

Genova al tramonto dal mare, i tour serali in battello con partenza dal **Porto Antico** ©Liguriaviamare.it **Porto Antico** Cerca sulla mappa DA Sabato Agosto A Sabato Agosto Ti piacerebbe ammirare **Genova** al tramonto dal mare In programma quattro tour serali in battello ad agosto 2024, organizzati da Consorzio Liguria Via Mare , con partenza alle ore 19.15, per scoprire la "Signora del mare" in tutto il suo splendore. Si naviga con la calda luce del tramonto a ponente fino alla Lanterna , il faro più alto del Mediterraneo e simbolo della città superba. Si prosegue poi verso levante fino a Boccadasse , antico borgo marinaro che fa innamorare grazie alle sue case dalle tinte pastello, strette in un abbraccio attorno ad una piccola baia. Dopo l'evento di luglio, le date di partenza ancora in programam: sabato 3 sabato 10 sabato 17 e sabato 31 agosto 2024. Il punto di partenza del battello è il **Porto Antico di Genova**, all'inizio di Ponte Spinola, molo su cui si trova l'Acquario di **Genova**. La prenotazione è obbligatoria a questo link . E' necessario presentarsi presso la postazione di biglietteria, all'inizio del Molo dell'Acquario, almeno 30 minuti prima della partenza per effettuare il pagamento. Tariffe : adulti 15 euro, ragazzi 5-14 e bambini 0-4 anni gratis. Il rientro è alle 20.45 circa, per una durata di 1 h e 30 minuti. Si può parcheggiare l'auto nei parcheggi a pagamento: Parcheggio "Acquario/**Porto Antico**" e Parcheggio "Centro congressi". L'area di **Genova Porto Antico** è spesso molto congestionata e può essere difficile trovare parcheggio, specialmente nei weekend. Parcheggi più ampi, e ben collegati con il **Porto Antico** tramite metropolitana, sono il "Parcheggio di interscambio Dinegro" e i numerosi parcheggi, anche multipiano, presenti in Piazza della Vittoria. "**Genova** vista dal mare è una delle cose più belle che si possano vedere al mondo. La città si innalza in fondo al golfo, come se uscisse dai flutti, ai piedi della montagna" , scriveva lo scrittore Henri-René-Albert Guy de Maupassant. Argomenti trattati **Genova** Itinerari Outdoor Newsletter Eventi Resta aggiornato su tutti gli eventi a **Genova** e dintorni, iscriviti gratis alla newsletter Registrati.



07/30/2024 16:07

Genova al tramonto dal mare, i tour serali in battello con partenza dal Porto Antico ©Liguriaviamare.it Porto Antico Cerca sulla mappa DA Sabato Agosto A Sabato Agosto Ti piacerebbe ammirare Genova al tramonto dal mare In programma quattro tour serali in battello ad agosto 2024, organizzati da Consorzio Liguria Via Mare , con partenza alle ore 19.15, per scoprire la "Signora del mare" in tutto il suo splendore. Si naviga con la calda luce del tramonto a ponente fino alla Lanterna , il faro più alto del Mediterraneo e simbolo della città superba. Si prosegue poi verso levante fino a Boccadasse , antico borgo marinaro che fa innamorare grazie alle sue case dalle tinte pastello, strette in un abbraccio attorno ad una piccola baia. Dopo l'evento di luglio, le date di partenza ancora in programam: sabato 3 sabato 10 sabato 17 e sabato 31 agosto 2024. Il punto di partenza del battello è il Porto Antico di Genova, all'inizio di Ponte Spinola, molo su cui si trova l'Acquario di Genova. La prenotazione è obbligatoria a questo link . E' necessario presentarsi presso la postazione di biglietteria, all'inizio del Molo dell'Acquario, almeno 30 minuti prima della partenza per effettuare il pagamento. Tariffe : adulti 15 euro, ragazzi 5-14 e bambini 0-4 anni gratis. Il rientro è alle 20.45 circa, per una durata di 1 h e 30 minuti. Si può parcheggiare l'auto nei parcheggi a pagamento: Parcheggio "Acquario/**Porto Antico**" e Parcheggio "Centro congressi". L'area di **Genova Porto Antico** è spesso molto congestionata e può essere difficile trovare parcheggio, specialmente nei weekend. Parcheggi più ampi, e ben collegati con il Porto Antico tramite metropolitana, sono il "Parcheggio di interscambio Dinegro" e i numerosi parcheggi, anche multipiano, presenti in Piazza della Vittoria. "**Genova** vista dal mare è una delle cose più belle che si possano vedere al mondo. La città si innalza in fondo al golfo, come se uscisse dai flutti, ai piedi della montagna" , scriveva lo scrittore Henri-René-Albert Guy de Maupassant. Argomenti trattati **Genova** Itinerari Outdoor Newsletter Eventi Resta aggiornato su tutti gli eventi a **Genova** e dintorni, iscriviti gratis alla newsletter Registrati.

Inchiesta, procura chiede giudizio immediato per Toti, Spinelli e Signorini

di r.p. GENOVA - La procura di Genova ha chiesto il giudizio immediato per l'ex presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, per l'imprenditore portuale Aldo Spinelli e per l'ex presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini. La richiesta è stata inoltrata al giudice per le indagini preliminari che dovrà adesso verificare che sussistano le condizioni e poi fissare la data del processo. Il dibattimento potrebbe iniziare tra ottobre e novembre. I tre indagati hanno poi 15 giorni, dopo il decreto che dispone il giudizio, per scegliere eventuali riti alternativi come il processo immediato o il patteggiamento.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Agenti marittimi e spedizionieri genovesi a testa bassa: "Avanti con le opere"

Politica&Associazioni Prima Assagenti e poi Spediporto non vogliono snier parlare di rischio rallentamento per i cantieri del **porto** e lanciano messaggi chiari ai futuri candidati per la Regione Liguria di Redazione SHIPPING ITALY Spedizionieri e agenti marittimi genovesi non ne vogliono nemmeno sentire parlare di un rischio di rallentamento dei cantieri relativi alle grandi opere che interessano il **porto** di **Genova** a seguito dell'inchiesta della Procura di **Genova** che indaga su presunti casi di corruzione. Tanto più dopo la sentenza del Consiglio di Stato che ha stabilito la legittimità dell'appalto assegnato per la costruzione della nuova diga del **porto** di **Genova**. Due prese di posizione prima di Assagenti e poi di Spediporto sono nette e chiare nella loro tesi. "Pari avanti tutta e guai a deviare di rotta". Secondo il neopresidente di Assagenti, Gianluca Croce, la sentenza del Consiglio di Stato, che ha confermato la correttezza dell'affidamento al Consorzio guidato da Webuild dei lavori per la costruzione della Diga del **porto** di **Genova**, segna un punto fermo e indica con chiarezza che i grandi lavori di sviluppo che vedono al centro lo scalo marittimo genovese non si possono rallentare, né tantomeno arrestare. E deve parallelamente proseguire lo sforzo per affermare la polifunzionalità dello scalo, recuperando e rendendo operativo qualsiasi spazio disponibile. "Le garanzie rilasciate pubblicamente dal sindaco Marco Bucci - prosegue il presidente degli agenti e broker marittimi - circa il rispetto dei tempi e quindi la smentita secca delle voci che davano già in forte ritardo i tempi di realizzazione della Diga, rialimentano la fiducia in un momento in cui la Liguria, la città di **Genova** e il suo **porto** sembravano essere nuovamente minacciate dalle nubi di un immobilismo incombente". A onor del vero va detto che i ritardi nello svolgimento dei lavori è stato scritto nero su bianco nelle missive spedite dalla port authority di **Genova** ai costruttori e viceversa. "Non sarà così - aggiunge Croce - e la sentenza del Consiglio di Stato corrobora la fiducia degli operatori che non sono disposti ad attendere né i tempi della giustizia, né quelli di una politica che non si fa scrupolo di remare contro: in ballo ci sono centinaia, forse migliaia (considerando l'area estesa che gravita sul **porto** di **Genova**) che dipendono dalla rapidità e dall'efficienza con cui le nuove opere saranno realizzate e diventeranno operative". Secondo Croce, la Liguria e **Genova** stanno dimostrando al di là degli slogan, che nessuno deve permettere a una campagna elettorale per il nuovo Governo regionale di incidere sui tempi delle opere che il Pnrr ha concentrato sul **porto** e sulla Liguria. "La rinascita di questa area strategica per l'intero Paese - conclude il presidente di Assagenti - non può essere fermata o soffocata né da inchieste, né da convenienze politiche". Sulla stessa lunghezza d'onda, come detto, anche l'associazione degli spedizionieri. "Il piano di sviluppo per **Genova** e la Liguria



Politica&Associazioni Prima Assagenti e poi Spediporto non vogliono snier parlare di rischio rallentamento per i cantieri del porto e lanciano messaggi chiari ai futuri candidati per la Regione Liguria di Redazione SHIPPING ITALY Spedizionieri e agenti marittimi genovesi non ne vogliono nemmeno sentire parlare di un rischio di rallentamento dei cantieri relativi alle grandi opere che interessano il porto di Genova a seguito dell'inchiesta della Procura di Genova che indaga su presunti casi di corruzione. Tanto più dopo la sentenza del Consiglio di Stato che ha stabilito la legittimità dell'appalto assegnato per la costruzione della nuova diga del porto di Genova. Due prese di posizione prima di Assagenti e poi di Spediporto sono nette e chiare nella loro tesi. "Pari avanti tutta e guai a deviare di rotta". Secondo il neopresidente di Assagenti, Gianluca Croce, la sentenza del Consiglio di Stato, che ha confermato la correttezza dell'affidamento al Consorzio guidato da Webuild dei lavori per la costruzione della Diga del porto di Genova, segna un punto fermo e indica con chiarezza che i grandi lavori di sviluppo che vedono al centro lo scalo marittimo genovese non si possono rallentare, né tantomeno arrestare. E deve parallelamente proseguire lo sforzo per affermare la polifunzionalità dello scalo, recuperando e rendendo operativo qualsiasi spazio disponibile. "Le garanzie rilasciate pubblicamente dal sindaco Marco Bucci - prosegue il presidente degli agenti e broker marittimi - circa il rispetto dei tempi e quindi la smentita secca delle voci che davano già in forte ritardo i tempi di realizzazione della Diga, rialimentano la fiducia in un momento in cui la Liguria, la città di Genova e il suo porto sembravano essere nuovamente minacciate dalle nubi di un immobilismo incombente". A onor del vero va detto che i ritardi nello svolgimento dei lavori è stato scritto nero su bianco nelle missive spedite dalla port authority di Genova ai costruttori e viceversa. "Non sarà così - aggiunge Croce - e la sentenza del

Shipping Italy

Genova, Voltri

non si può mettere in discussione. Le infrastrutture sono cruciali per il porto, per la risoluzione delle criticità che lo affliggono e per la crescita della città e della regione. Anche in vista delle prossime elezioni regionali, il messaggio è: chiunque vincerà non fermi la loro realizzazione". Così si esprime il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta, a proposito di un tema centrale per lo sviluppo economico di tutta la Liguria, regione che sta vivendo un momento particolare sia dal punto di vista politico che economico. Botta sottolinea l'unità di pensiero con le altre categorie del mondo marittimo e ribadisce come "non si debba perdere di vista l'obiettivo primario, il bene comune, ovvero la crescita economica di una città che vede al centro un porto che, nel 2023, ha movimentato quasi 2 milioni e 400 mila Teu. Avere infrastrutture moderne, efficienti, è, dunque, una condizione essenziale". Secondo Spediporto che il ruolo delle infrastrutture sia centrale per la crescita dell'economia ligure lo testimonia il recente studio The European House-Ambrosetti che stima, per il 2024, un impatto sul Pil regionale di 1,6 miliardi di euro (3% del Pil) destinato a quadruplicare nel 2030, arrivando a 8,4 miliardi di euro (+14,4% sul Pil stimato per quell'anno). I numeri vengono in soccorso delle sue riflessioni sottolinea ancora Botta: parlando di autostrade, la A10 e la A7 sono le più trafficate del Nord Ovest con circa 117 mila transiti giornalieri, di cui un quinto rappresentato da mezzi pesanti. Un dato che fa riflettere visto che il "Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Liguria", edito dalle Camere di Commercio liguri e da Uniontrasporti, sottolinea come la Liguria sia in linea con i dati nazionali che vedono un utilizzo del trasporto su gomma decisamente preponderante (87,3% su scala italiana). Il punto è che la valutazione delle imprese sulla qualità delle vie di comunicazione è spesso molto bassa: per il 47,6% i tracciati autostradali sono definiti "scadenti o mediocri". "La storia - osserva Botta - ci insegna che il nostro paese è cresciuto grazie alla realizzazione di grandi infrastrutture; basti ricordare cosa ha rappresentato per l'Italia la costruzione dell'Autostrada del Sole. Le priorità indicate delle imprese sono, dunque, chiare: Gronda, tunnel subportuale, Terzo Valico, nuova diga foranea. Servono interventi concreti, strutturali e non a spot, come merita il primo porto italiano. Il tutto supportato da servizi adeguati ed efficienti; in questo senso la recente vicenda legata all'autotrasporto testimonia come sia necessario dotarsi di una carta dei servizi che possa tutelare tutte le figure coinvolte in ambito portuale". Botta conclude ribadendo il messaggio al mondo politico: "Non contano colore o bandiera politica, le infrastrutture sono opere di interesse generale e la loro realizzazione non può essere rimandata". I desiderata dal cluster marittimo-portuale genovese per i prossimi candidati alla presidenza della Regione Liguria sono chiari.

Citta della Spezia

La Spezia

Lombardi: "A Pagliari problemi di viabilità e disagi per i cittadini a causa del senso unico istituito dal Comune"

"Da circa 10 giorni il quartiere di Pagliari subisce numerosi disagi alla viabilità e alla vivibilità a causa del nuovo asse viario creato dall'anello che congiunge Viale San Bartolomeo, Via Pitelli, Via delle Casermette e Via Rita Levi Montalcini. Questo nuovo assetto prevede che Via delle Casermette sia a senso unico verso Viale San Bartolomeo (tranne un piccolo tratto a monte) e abbia una striscia di una ventina di posteggi nuovi sulla destra al posto della corsia. Chi proviene da Viale San Bartolomeo deve svoltare a destra in Via Pitelli e girare su Via Levi Montalcini e tutto il traffico proveniente da Lerici è stato dirottato su quella via prospiciente il parco giochi di Pagliari. Da Via delle Casermette verso Viale San Bartolomeo la segnaletica è assurdamente complicata e gli automobilisti sono disorientati; l'incrocio è quindi pericoloso e a rischio di gravi incidenti anche a causa delle precedenza e degli stop inseriti in maniera poco comprensibile. "L'intero traffico di Viale San Bartolomeo (compresi i mezzi pesanti e gli autobus) è stato dirottato nella recente Via Montalcini che è situata in stretta aderenza con il parco giochi comunale - dice Giorgia Lombardi, consigliera comunale di Leali a Spezia -. Abbiamo rilevato inoltre che la nuova viabilità obbliga la Pubblica Assistenza di Pitelli (locata al centro della via ex casermette) ad in giro vizioso che penalizza la celerità delle operazioni di soccorso e che potrebbe essere bloccata in caso di traffico già ora inteso in alcuni orari del giorno. I pochi parcheggi ricavati in via delle Casermette sono superflui per le esigenze sia dei residenti che degli utilizzatori della darsena, essendo presenti vari altri parcheggi comunali che soddisfano il fabbisogno e varie zone che potrebbero utilmente essere utilizzate per la sosta". Sottolinea la Lombardi: "Gli abitanti della zona hanno manifestato un grande disagio e preoccupazione per questa viabilità e ritengono che il quartiere (ed in particolare Via Rita Levi Montalcini) sia troppo penalizzato con il dirottamento di tutto il traffico di Viale San Bartolomeo. Abbiamo appreso dalle pagine dei giornali che si tratta di una viabilità provvisoria e sperimentale e, come gruppo consiliare, abbiamo già chiesto la convocazione di un'apposita commissione sul tema." Conclude la consigliera comunale: "Non avendo ricevuto convocazione, ma ritenendo che sia una questione estremamente urgente che non possa essere rimandata, chiediamo al sindaco ed all'Assessore competente se l'amministrazione voglia dare ascolto agli abitanti di Pagliari revocando il provvedimento di modifica della viabilità (ripristinando quindi il doppio senso di circolazione sia in Via Montalcini che in Via delle Casermette), interdichendo Via Montalcini al traffico pesante fino a quando non sarà ripristinato il ponte della darsena; se vi è intenzione di attivarsi presso la **Adsp** per sostenere la necessità della ricostruzione del ponte sulla darsena".



"Da circa 10 giorni il quartiere di Pagliari subisce numerosi disagi alla viabilità e alla vivibilità a causa del nuovo asse viario creato dall'anello che congiunge Viale San Bartolomeo, Via Pitelli, Via delle Casermette e Via Rita Levi Montalcini. Questo nuovo assetto prevede che Via delle Casermette sia a senso unico verso Viale San Bartolomeo (tranne un piccolo tratto a monte) e abbia una striscia di una ventina di posteggi nuovi sulla destra al posto della corsia. Chi proviene da Viale San Bartolomeo deve svoltare a destra in Via Pitelli e girare su Via Levi Montalcini e tutto il traffico proveniente da Lerici è stato dirottato su quella via prospiciente il parco giochi di Pagliari. Da Via delle Casermette verso Viale San Bartolomeo la segnaletica è assurdamente complicata e gli automobilisti sono disorientati; l'incrocio è quindi pericoloso e a rischio di gravi incidenti anche a causa delle precedenza e degli stop inseriti in maniera poco comprensibile. "L'intero traffico di Viale San Bartolomeo (compresi i mezzi pesanti e gli autobus) è stato dirottato nella recente Via Montalcini che è situata in stretta aderenza con il parco giochi comunale - dice Giorgia Lombardi, consigliera comunale di Leali a Spezia -. Abbiamo rilevato inoltre che la nuova viabilità obbliga la Pubblica Assistenza di Pitelli (locata al centro della via ex casermette) ad in giro vizioso che penalizza la celerità delle operazioni di soccorso e che potrebbe essere bloccata in caso di traffico già ora inteso in alcuni orari del giorno. I pochi parcheggi ricavati in via delle Casermette sono superflui per le esigenze sia dei residenti che degli utilizzatori della darsena, essendo presenti vari altri parcheggi comunali che soddisfano il fabbisogno e varie zone che potrebbero utilmente essere utilizzate per la sosta". Sottolinea la Lombardi: "Gli abitanti della zona hanno manifestato un grande disagio e preoccupazione per questa viabilità e ritengono che il quartiere (ed in particolare Via Rita Levi Montalcini) sia troppo penalizzato con il dirottamento di

Presentato VII Adriatic Sea Forum

Francesco di Cesare **RAVENNA** - Con un congruo anticipo, ma necessario per le prenotazioni e per predisporre al meglio l'evento, è stata recentemente presentata - come già avevamo riferito - la settima edizione dell'Adriatic Sea Forum, dedicato al turismo via mare in Adriatico ideato e organizzato da Risposte Turismo, quest'anno, in partnership con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale. Si terrà a **Ravenna**, scelta quest'anno per la sua posizione centrale e per l'impegno nel settore, nei giorni 24 e 25 ottobre. L'incontro è sempre stato punto di riferimento per tutti gli operatori dei settori crociere, traghetti e nautica: i lavori si svolgeranno nelle splendide cornici del Teatro Dante Alighieri e di Palazzo Rasponi dalle Teste. Tra gli altri temi al centro del forum, i nuovi itinerari e le destinazioni per la nautica in Adriatico, la possibile competizione tra ferry & avio e l'attrattività del comparto del turismo via mare in Adriatico per i nuovi professionisti del settore. «Siamo felici di incontrare nuovamente tutti i protagonisti del turismo via mare in Adriatico in una delle sue città più rappresentative quale è **Ravenna**», dichiara Francesco di Cesare - presidente Risposte Turismo. «La settima edizione di Adriatic Sea Forum - prosegue di Cesare - sarà nuovamente l'occasione per tutti gli operatori della crocieristica, dei traghetti e della nautica di approfondire le proprie conoscenze sui fenomeni turistici nell'area, attivare nuove relazioni professionali o rafforzare quelle esistenti e promuovere la propria attività e i propri progetti.



Pianificazione ok di MIT per l'AdSP Livorno

LIVORNO - Questa volta ci siamo: il documento di Pianificazione Strategica del Sistema Portuale, come ha riferito la stampa quotidiana locale, è stato finalmente approvato. Definisce come noto le previsioni normative per gli obiettivi di sviluppo dei singoli porti ricadenti nella competenza dell'Authority e comprendono sia i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio, esterni all'ambito portuale, di tipo viario e ferroviario che le aree portuali, retroportuali e di interazione **porto**-città. Il ministro Salvini, ha firmato il relativo decreto ministeriale con il quale ha dato il proprio nulla osta al documento programmatico adottato ad aprile del 2022 dal Comitato di Gestione dell'ente portuale. Il percorso di approvazione è durato più di due anni e a ostacolarlo - riferiscono gli esperti è stata la sentenza n.6/2023 con la quale la Corte Costituzionale ha di fatto bocciato le modifiche alla legge 84/1994 introdotte dalla legge 156/2021 in ordine alla semplificazione delle procedure di approvazione dei Dpss, richiedendo anche l'intesa fra Regione e MIT. Burocrazia n aggiunta alla burocrazia. Per il **porto** di **Livorno** lo strumento di programmazione strategica ha individuato la ri-perimetrazione dell'ambito portuale, con le aree produttive strettamente legate al **porto**, tenendo conto delle aree retroportuali e fissando prioritarie azioni di sviluppo sui collegamenti di ultimo miglio. Previsto anche di un più lineare e scorrevole collegamento della Fi-PI-Li con la Darsena Toscana e - finalmente - la razionalizzazione e separazione dei flussi portuali da quelli cittadini. Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Register gratuita.



Rivoluzione prossima per i container

Angelo Roma **LIVORNO** - Il mondo delle spedizioni è in costante cambiamento con i progressi della tecnologia che rivoluzionano il trasporto delle merci. Tra le aree che stanno registrando notevoli progressi - ci segnala Angelo Roma, noto esperto marittimo e vicepresidente dell'interporto Vespucci - ci sono i container marittimi che hanno subito uno sviluppo significativo rispetto al loro design originale. L'anno in corso promette di introdurre innovazioni rivoluzionarie che trasformeranno ulteriormente questo settore. L'uso della tecnologia IoT (Internet of Things o ancora di Internet delle Cose) ha rivoluzionato molti settori, tra cui quello dei container marittimi. Integrando i sensori nei container, è possibile ottenere da remoto aggiornamenti in tempo reale sulle condizioni del carico come temperatura, umidità, posizione e sicurezza. Le compagnie di navigazione possono sfruttare queste informazioni per semplificare le operazioni logistiche, migliorando al contempo la sicurezza del carico e riducendo le spese. Nel prossimo futuro - afferma ancora Roma - si prevede che sempre più aziende adotteranno container abilitati all'IoT per ottenere una migliore visibilità sulle merci lungo le loro catene di approvvigionamento. Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Register gratuita.



Toremar, continua lo scontro

Nella foto: L'ammiraglio di Toremar, la "Stelio Montomoli". **LIVORNO** - Continua il braccio di ferro sulla gara (ormai sarà unica, invece delle tre preannunciate dalla Regione) per il servizio di traghetti con le isole toscane. A preoccupare specie la minaccia del gruppo Onorato, cui Toremar appartiene, di vendere alcune delle navi oggi in servizio proprio sulle isole. Elba compresa. Nei giorni scorsi i sindacati Toremar hanno incontrato anche il prefetto di **Livorno**, "per una disamina del futuro bando di gara, per i servizi con l'arcipelago toscano e la messa in vendita di alcune navi del gruppo Onorato Armatori". Vendita che comporterà - temono i sindacati - un esubero di lavoratori dipendenti della compagnia, indipendentemente dalla natura del bando, che finalmente sarà unico e gestito da un unico operatore. Nel merito il prefetto avrebbe assicurato il suo interessamento per l'occupazione e per migliorare i servizi marittimi nell'arcipelago. A tal fine contatterà l'assessorato ai trasporti della Regione Toscana, il ministero dei Trasporti e l'armatore di Toremar.



Le iniziative AdSP per Capraia isola

Nella foto (da sx): Il sindaco Renzi, il presidente **Guerrieri** e il segretario generale Paroli. LIVORNO - Una convenzione per promuovere in modo sinergico le attività legate all'Isola di Capraia, la formazione degli operatori, l'accoglienza ai passeggeri e la riqualificazione delle aree e dei servizi portuali. L'hanno siglata, nel quartier generale dell'Autorità di Sistema Portuale, il presidente dell'AdSP, **Luciano Guerrieri**, e il sindaco di Capraia, Lorenzo Renzi. L'accordo è piuttosto articolato e impegna i sottoscrittori a realizzare sinergicamente una molteplicità di attività in cinque grandi ambiti: Demanio, Infrastrutture, Promozione, Sicurezza e Ambiente, Formazione. In tutti questi aspetti l'obiettivo comune è quello di rendere più fluido ed efficiente il coordinamento tra gli uffici del Comune e quelli dell'Ente portuale, e semplificare le procedure amministrative di riferimento, favorendo lo scambio di informazioni. L'accordo quadro individua attività specifiche per ogni macro ambito. Tra le attività inserite figurano quelle di coordinamento in relazione alla esigenza di garantire la disponibilità sul territorio di impianti di carburante sia per l'ambito nautico che per autotrazione e quelle di raccordo finalizzate alla individuazione, presso il piazzale di imbarco, di un idoneo spazio per il posizionamento di un bagno pubblico: l'attuale infatti, con orari ridotti, è troppo lontano dal piazzale. Verranno inoltre attivate - dice l'accordo - azioni sinergiche su una molteplicità di servizi, come quelli relativi al ritiro dei rifiuti, alla pulizia dei piazzali e agli interventi urgenti di messa in sicurezza. Mentre, a livello infrastrutturale, le parti si impegnano a coordinare le attività di cantiere che insisteranno sull'area prospiciente il Fosso dell'Aghiale, oggetto di lavori di riqualificazione, oltre che a sviluppare una progettazione coordinata che preveda, in via dell'Assunzione, la sostituzione del manto asfaltato con materiale diverso, la sistemazione dei sottoservizi e l'ammodernamento dell'arredo urbano. Chiudono il cerchio l'implementazione delle competenze e delle abilità professionali del personale operante nei servizi portuali e marittimi dell'isola, e quelle relative al miglioramento dei servizi di accoglienza dei turisti. "Si tratta di un accordo unico nel suo genere, che comprende obiettivi ambiziosi" afferma il sindaco Lorenzo Renzi. "Ci muoveremo in stretta sinergia con l'AdSP per dare piena sostanza a questa convenzione e non dubito del fatto che verranno raggiunti ottimi risultati". **Luciano Guerrieri** ha parlato della firma come di un passaggio importante, "che dimostra l'attenzione della nostra AdSP verso la realtà di Capraia, parte integrante del nostro sistema portuale. "Consideriamo il rapporto con i comuni ha aggiunto- essenziale ai fini dello sviluppo di nostri porti" ha dichiarato. Soddisfatto anche il segretario generale dell'AdSP Matteo Paroli: "I porti sono soprattutto luoghi di congiunzione con i territori, anche quelli più lontani - ha affermato -, si tratta di un ruolo



La Gazzetta Marittima

Livorno

che l'AdSP ha sempre svolto, fin dal 2002, quando iniziammo ad investire in modo importante sull'Isola di Capraia, trasformando una banchina che non aveva capacità di ormeggio e attracco in una infrastruttura in grado di ospitare le navi in ogni condizione meteorologica. L'accordo di oggi va in questa direzione e va a sommare collaborazioni strategiche con l'amministrazione comunale su temi legati alla portualità". Anche il dirigente promozione e formazione dell'Ente portuale, Claudio Capuano, ha rimarcato l'importanza dell'accordo, definendolo come "il frutto di un percorso condiviso, un atto amministrativo fondamentale che va a rafforzare ulteriormente il rapporto tra le amministrazioni nella salvaguardia dell'interesse comune".

Santi: "Il porto di Livorno crescerà grazie alla Darsena Europa"

Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella cookie policy. Per quanto riguarda la pubblicità, noi e 876 terze parti selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e l'identificazione attraverso la scansione del dispositivo, al fine di.



La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

Nave "Italia" salpata per l'Elba

Nella foto: A bordo di nave Italia. LA MADDALENA - È salpata ieri, 30 luglio, dal porto di La Maddalena direzione Portoferraio, Nave Italia, il brigantino a vela tra i più grandi al mondo, per portare a bordo per cinque giorni i giovani del progetto "Pronti a Salpare 3", proposto dalla Onlus AGOP - Associazione Genitori Oncologia Pediatrica. Si tratta della quattordicesima tappa per il brigantino di Fondazione Tender to Nave Italia su cui, in compagnia dell'equipaggio della Marina Militare e dello staff scientifico della Fondazione, saliranno quest'anno 21 tra associazioni ed enti no profit del terzo settore provenienti da tutta Italia e una dal Sudafrica, per sperimentare i benefici del metodo Nave Italia, toccando in circa 6 mesi, 9 porti italiani e 1 estero. Il progetto di AGOP, giunto quest'anno alla terza edizione, coinvolge dodici adolescenti (6 ragazzi e 6 ragazze) seguiti presso l'Unità di Oncoematologia pediatrica della Fondazione Policlinico A. Gemelli diretta dal Prof. Ruggiero ed ha come obiettivo l'analisi e l'arricchimento delle abilità di base e strumentali di vita quotidiana e di tutte le abilità funzionali compromesse dai trattamenti terapeutici e di misurare l'impatto di questo tipo di esperienza sulla performance motoria. A bordo i ragazzi svolgono attività che hanno lo scopo di stimolare le abilità di base e di vita quotidiana con due laboratori specifici: il laboratorio occupazionale che utilizza la modalità gioco-gara per osservare e stimolare le abilità esecutive dei ragazzi e un laboratorio video che utilizza le immagini per far esprimere ai ragazzi le proprie emozioni e stimolare le capacità relazionali. Nella fase post-imbarco il gruppo sarà poi coinvolto in esperienze in altri ambienti che richiedano capacità di adattamento - soggiorni in baita in montagna e in campeggio al lago - e verranno somministrate le stesse scale di valutazione per verificare una eventuale modifica degli Score. "Questo tipo di esperienze contribuisce a stimolare la capacità reattiva dei pazienti e a superare l'isolamento e la difficoltà relazionale che la malattia genera - sostiene Benilde Mauri, presidente AGOP. - È fondamentale quindi garantire attività che concorrono al superamento delle paure e che stimolino la socializzazione, creando un ponte con l'esterno in un momento così complesso che tende a congelare ogni rapporto e a indebolire la propria autostima" Nave Italia proseguirà poi il suo viaggio direzione La **Spezia** con un altro progetto, "La Nave dei Segni", rivolto a un gruppo di utenti della Fondazione La Casa delle Luci di Roma affetti da disabilità comunicative gravi che, insieme agli operatori sordi e udenti, avranno la possibilità di vivere un'esperienza unica che li preparerà al momento in cui lasceranno la loro famiglia per essere inseriti in un primo gruppo-appartamento.



Nella foto: A bordo di nave Italia. LA MADDALENA - È salpata ieri, 30 luglio, dal porto di La Maddalena direzione Portoferraio, Nave Italia, il brigantino a vela tra i più grandi al mondo, per portare a bordo per cinque giorni i giovani del progetto "Pronti a Salpare 3", proposto dalla Onlus AGOP - Associazione Genitori Oncologia Pediatrica. Si tratta della quattordicesima tappa per il brigantino di Fondazione Tender to Nave Italia su cui, in compagnia dell'equipaggio della Marina Militare e dello staff scientifico della Fondazione, saliranno quest'anno 21 tra associazioni ed enti no profit del terzo settore provenienti da tutta Italia e una dal Sudafrica, per sperimentare i benefici del metodo Nave Italia, toccando in circa 6 mesi, 9 porti italiani e 1 estero. Il progetto di AGOP giunto quest'anno alla terza edizione, coinvolge dodici adolescenti (6 ragazzi e 6 ragazze) seguiti presso l'Unità di Oncoematologia pediatrica della Fondazione Policlinico A. Gemelli diretta dal Prof. Ruggiero ed ha come obiettivo l'analisi e l'arricchimento delle abilità di base e strumentali di vita quotidiana e di tutte le abilità funzionali compromesse dai trattamenti terapeutici e di misurare l'impatto di questo tipo di esperienza sulla performance motoria. A bordo i ragazzi svolgono attività che hanno lo scopo di stimolare le abilità di base e di vita quotidiana con due laboratori specifici: il laboratorio occupazionale che utilizza la modalità gioco-gara per osservare e stimolare le abilità esecutive dei ragazzi e un laboratorio video che utilizza le immagini per far esprimere ai ragazzi le proprie emozioni e stimolare le capacità relazionali. Nella fase post-imbarco il gruppo sarà poi coinvolto in esperienze in altri ambienti che richiedano capacità di adattamento - soggiorni in baita in montagna e in campeggio al lago - e verranno somministrate le stesse scale di valutazione per verificare una eventuale modifica degli Score. "Questo tipo di esperienze contribuisce a stimolare la capacità reattiva dei pazienti e a superare l'isolamento e la difficoltà relazionale che la malattia genera - sostiene Benilde Mauri, presidente.

(Sito) Ansa

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ocean Viking soccorre 196 migranti, assegnato il porto di Ancona

In mattinata la Ocean Viking ha soccorso 196 persone che si trovavano su due barche sovraffollate in area Sar libica. Le autorità italiane hanno assegnato il porto di Ancona alla nave, a quasi 1.500 km di distanza. "Ancora una volta - lamenta Sos Mediterranee - mezzi di ricerca e soccorso vitali vengono deliberatamente ritirati dal Mediterraneo mentre donne, uomini e bambini continuano ad annegare in mare. Almeno 1.095 morti solo nel 2024".



The screenshot shows a news article from Ansa. At the top right is the Ansa logo (a green square with a white 'A' and 'it' below it) and the text '(Sito) Ansa'. Below the logo is the headline 'Ocean Viking soccorre 196 migranti, assegnato il porto di Ancona'. Under the headline is a photograph of the Ocean Viking ship, a red and white vessel, at sea. Below the photo is the timestamp '07/30/2024 15:46'. At the bottom of the screenshot is a small version of the text from the article on the left.

Primo Magazine

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: sopralluogo avvio di realizzazione della banchina 27

30 luglio 2024 - Mercoledì 31 luglio 2024, alle ore 10, il Presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli, e il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, effettueranno un sopralluogo per l'avvio della realizzazione della banchina 27 alla darsena Marche del porto di Ancona. L'illustrazione delle attività sarà svolta dall'ingegner Letizia Vecchiotti, Responsabile Divisione Infrastrutture Adsp mare Adriatico centrale, e dai rappresentanti dell'Impresa costruzioni Mentucci Aldo srl. L'appuntamento per l'ingresso alla banchina 27 è alle ore 9.40 davanti al varco della darsena Marche del porto di Ancona.



Ocean Viking, duplice salvataggio. Assegnato il porto di Ancona

I salvataggi da due diverse imbarcazioni in legno sovraffollate. Tra i naufraghi ci sono 9 minori non accompagnati da un adulto. Assegnato il porto di Ancona alla nave Ocean Viking della ong Sos Mediterranee. Due i salvataggi effettuati, di due diverse imbarcazioni in legno sovraffollate. Entrambe erano nella zona Sar libica. Tra i naufraghi ci sono 9 minori non accompagnati da un adulto. Attualmente sono 196 le persone a bordo della nave umanitaria che si trova ora a 1497 km di distanza dal capoluogo dorico.



La Ocean Viking diretta al porto di Ancona, a bordo 196 migranti

È previsto intorno all'ora di pranzo di sabato 3 agosto l'arrivo al **porto** di Ancona della nave Ocean Viking. All'imbarcazione della ong Sos Mediterranee, con a bordo 196 naufraghi, è stato assegnato lo scalo dorico. La nave, da quanto si apprende, avrebbe salvato le persone a bordo di imbarcazioni di legno, nel corso di due distinti interventi di salvataggio nella Sar libica. Stando alle prime informazioni, una parte dei migranti, circa una cinquantina, dovrebbe restare nelle Marche per essere accolta nelle strutture del territorio. La nave umanitaria dovrebbe approdare alla banchina 19 del **porto** di Ancona, la stessa utilizzata per gli ultimi sbarchi. Ad occuparsi delle operazioni di prima accoglienza la Prefettura di Ancona, guidata dal prefetto Saverio Ordine. È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatasapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale @vivereAncona o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Questo è un articolo pubblicato il 30-07-2024 alle 17:34 sul giornale del 31 luglio 2024 0 letture Commenti.



Luglio da record per il porto

Fine settimana impegnativa per tutti gli operatori dello scalo. Grandi numeri per yacht, merci e crociere: soddisfatto il presidente dell'Authority Musolino

Redazione Web CIVITAVECCHIA - Grande lavoro al porto di Civitavecchia per l'ultimo week end di luglio. Un elevatissimo numero di lavoratori è stato impegnato per diverse ore in tutti i settori strategici, rispondendo alla perfezione alle esigenze dello scalo. La presenza di quattro megayacht ormeggiati ha richiesto un impegno enorme da parte degli operatori portuali: a tal proposito va evidenziato che solo nel mese di luglio sono stati ospitati 27 yacht di lunghezza minima pari a ventisei metri per un massimo di 123 metri, con ricadute positive a livello di indotto, non solo per Civitavecchia ma anche per Roma. Per quanto riguarda invece le navi Roll-on/roll-off, risultano 40mila passeggeri in transito nel week end appena trascorso. Molto bene anche l'ormai collaudato settore del crocierismo, che solo nella giornata di domenica ha visto la presenza di tre navi che hanno sbarcato e imbarcato circa 20mila turisti. Un capitolo a parte merita il settore delle merci: 2 navi porta macchine (car carrier) con oltre 4 mila auto in polizza alla banchina 26 e addirittura 20mila tonnellate di merci alla rinfusa movimentate nelle scorse ore alle banchine 23 e 24 dove erano presenti 4 navi.

Numeri importanti quelli relativi alle attività dello scalo dei giorni scorsi, sui quali è intervenuto il presidente dell'**Autorità portuale**, Pino Musolino, esprimendo grandissima soddisfazione: «Il porto sta funzionando molto bene - ha dichiarato - stiamo andando avanti sulla strada tracciata e i frutti che stanno arrivando confermano la bontà del nostro lavoro. Non ci siamo limitati ad eguagliare i numeri dello scorso anno - ha aggiunto il numero uno di Molo Vespucci - ma addirittura li abbiamo migliorati. Questo è un segno evidente della grande competenza di tutti gli operatori dei vari settori che ogni giorno scendono in campo per garantire la massima efficienza e funzionalità dello scalo cittadino».

©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Tutte le AdSP al varo di bilanci e piani

ROMA Scadono oggi, per molte delle AdSP, i termini di legge per l'approvazione dai comitati di gestione dei piani di revisione, aggiornamenti e modifiche tecnico-operative. Qui di seguito alcune note delle Autorità. *

CIVITAVECCHIA Si è tenuta nei giorni scorsi la seduta del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da **Pino Musolino**. Il presidente ha rinviato al prossimo comitato, previsto oggi 31

luglio, la discussione sull'assestamento del bilancio di previsione 2024 per dar modo al nuovo presidente del collegio dei revisori dei conti Lina Festa, nominato nei giorni scorsi, di avere il tempo necessario per esprimere il proprio parere sull'atto. Il presidente **Musolino**, ha anche illustrato i principi del documento in cui sono contenute le linee strategiche di sviluppo dell'AdSp. Il comitato ha approvato la delibera all'unanimità. Abbiamo scelto di redigere un documento che tenga conto della naturale scadenza dell'organo di vertice di questa Autorità, ha detto. La sfida non è solo quella di costruire le infrastrutture

necessarie, come quelle relative alla separazione tra porto storico e porto commerciale, la parte ferroviaria per la gestione di nuovi traffici commerciali, ma anche di dare evidenza dello stato di attuazione degli interventi relativi al PNRR, e di portare avanti i progetti di crescita delle attività della Port Community System per lo scambio di dati e la comunicazione verso l'intera comunità portuale, la promozione dei tre scali, il Green port, il tutto proseguendo nella direzione del miglioramento dell'efficacia dell'azione amministrativa. Si è voluto lasciare al nuovo management il compito di dettare gli obiettivi di natura strategica che vorrà realizzare e perseguire. Nel POT 2024-2026 c'è il layout finale del porto di Civitavecchia. Sarà completata infatti la separazione tra porto storico e porto commerciale, con il primo che si aprirà alla città e per il quale è prevista la realizzazione dell'apertura della bocca a sud, con il collegamento all'antemurale che sarà costruito all'altezza di Molo Vespucci. Si tratta di interventi che sono finanziati con i fondi del PNRR. Un capitolo a sé avrà la Darsena Mare Nostrum per la quale possono essere ipotizzati diversi utilizzi. Per il porto di Fiumicino, sono stati avviati i lavori che comprendono la nuova darsena pescherecci sulla riva destra del porto canale, che consentirà la delocalizzazione della flotta peschereccia, A Gaeta sono previsti interventi di ampliamento, completamento, potenziamento e miglioramento delle infrastrutture portuali per favorire le attività produttive del territorio legate all'economia del mare, quali la cantieristica e la diportistica navale, la pesca e la maricoltura, oltre alle attività legate ai traffici di merci, passeggeri e automezzi. È un piano ambizioso ma realizzabile ha preannunciato il presidente **Musolino** che consentirà ai Porti di Roma di andare oltre gli ottimi risultati già ottenuti per la crocieristica. Il nostro compito ora è anche quello di promuovere il POT a tutti i livelli istituzionali, per spiegare



La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

l'importanza del raggiungimento di questi obiettivi non solo per l'ente e per i territori di riferimento, ma per il Lazio e l'intero Sistema Paese.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Luglio da record per il porto

CIVITAVECCHIA - Grande lavoro al porto di Civitavecchia per l'ultimo week end di luglio. Un elevatissimo numero di lavoratori è stato impegnato per diverse ore in tutti i settori strategici, rispondendo alla perfezione alle esigenze dello scalo. La presenza di quattro megayacht ormeggiati ha richiesto un impegno enorme da parte degli operatori portuali: a tal proposito va evidenziato che solo nel mese di luglio sono stati ospitati 27 yacht di lunghezza minima pari a ventisei metri per un massimo di 123 metri, con ricadute positive a livello di indotto, non solo per Civitavecchia ma anche per Roma. Per quanto riguarda invece le navi Roll-on/roll-off, risultano 40mila passeggeri in transito nel week end appena trascorso. Molto bene anche l'ormai collaudato settore del crocierismo, che solo nella giornata di domenica ha visto la presenza di tre navi che hanno sbarcato e imbarcato circa 20mila turisti. Un capitolo a parte merita il settore delle merci: 2 navi porta macchine (car carrier) con oltre 4 mila auto in polizza alla banchina 26 e addirittura 20mila tonnellate di merci alla rinfusa movimentate nelle scorse ore alle banchine 23 e 24 dove erano presenti 4 navi. Numeri importanti quelli relativi alle attività dello scalo dei giorni scorsi, sui quali è intervenuto il presidente dell'**Autorità portuale**, Pino Musolino, esprimendo grandissima soddisfazione: «Il porto sta funzionando molto bene - ha dichiarato - stiamo andando avanti sulla strada tracciata e i frutti che stanno arrivando confermano la bontà del nostro lavoro. Non ci siamo limitati ad eguagliare i numeri dello scorso anno - ha aggiunto il numero uno di Molo Vespucci - ma addirittura li abbiamo migliorati. Questo è un segno evidente della grande competenza di tutti gli operatori dei vari settori che ogni giorno scendono in campo per garantire la massima efficienza e funzionalità dello scalo cittadino». ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



Cronache Della Campania

Napoli

Napoli, vertice in Prefettura sulla circolazione stradale dei mezzi pesanti

In Prefettura a Napoli si è tenuta una nuova riunione, convocata dal prefetto di Napoli, Michele di Bari, con i sindaci dell'isola di Ischia ed i rappresentanti della Città Metropolitana di Napoli, della Polizia Stradale, della Capitaneria di Porto e dell'**Autorità portuale**, sulla tematica della circolazione dei mezzi pesanti. In merito, recentemente, il Comune di Casamicciola Terme ha adottato una ordinanza che limita la circolazione su alcune reti viarie dei mezzi di massa superiore a pieno carico alle 18 tonnellate, oggetto di attenzione da parte della Città metropolitana che gestisce alcune delle strade ricomprese nel percorso oggetto della disposizione comunale. La Prefettura ha auspicato che in tempi brevi i due enti raggiungano una soluzione condivisa. Per la circolazione dei mezzi pesanti sull'intera rete stradale isolana, inoltre, la Prefettura ha ribadito la disponibilità, già manifestata nella riunione dell'11 luglio scorso a Casamicciola Terme, ad istituire un tavolo congiunto con il coinvolgimento, oltre che degli stessi enti ed istituzioni, anche delle compagnie di navigazione e delle categorie produttive, per concordare soluzioni condivise sulla base degli esiti della conferenza dei Sindaci sul tema.



Goletta Verde, il 97% del mare pugliese non è inquinato

Su 32 punti, valori oltre limiti solo in spiaggia a Barletta Dal monitoraggio effettuato da Goletta verde e Goletta dei Laghi (campagna estiva di Legambiente di informazione e sensibilizzazione sullo stato di salute del mare) lungo le coste e i laghi della Puglia un solo punto sui 32 controllati è risultato "inquinato" e si trova nella spiaggia libera sulla litoranea di ponente a Barletta. I dati sono stati resi pubblici e illustrati questa mattina a Bari nel corso di una conferenza stampa alla presenza tra gli altri di Alice De Marco, portavoce Goletta Verde, Daniela Salzedo, presidente Legambiente Puglia, Vito Bruno, direttore generale Arpa, **Vincenzo Leone**, direttore marittimo della Puglia e della Basilicata Jonica Contrammiraglio (CP) e Serena Triggiani, assessora all'Ambiente della Regione Puglia. Il monitoraggio si è svolto dall'8 al 10 luglio, giorni nei quali sono stati campionati in mare i 29 punti della regione secondo il protocollo scientifico di Legambiente, che in Puglia prevede il monitoraggio di un punto ogni 30 km di costa circa. A questo dato si aggiungono i 3 punti in 2 laghi costieri pugliesi in provincia di Foggia: 2 nel lago di Varano e 1 punto nel lago di Lesina. Dei 29 punti indagati 22 campioni sono stati prelevati a mare e 7 nelle foci di canali o punti critici come gli scarichi sospetti. "Il risultato eclatante del monitoraggio costiero di quest'anno - spiegano da Legambiente - è che il 97% dei punti è risultato entro i limiti e solo 1 punto, prelevato nella spiaggia libera sulla litoranea di ponente a Barletta, è risultato inquinato per la concentrazione di 'Enterococchi intestinali' al di sopra del limite di legge". Nel lago di Varano i punti campionati sono stati : la foce del Varano e il lago nell'area dell'ex idroscalo a Cagnano Varano . Questi 2 punti vengono monitorati dal 2020 "e sono sempre risultati nei limiti di legge". Anche il punto campionato nel lago di Lesina è



Su 32 punti, valori oltre limiti solo in spiaggia a Barletta Dal monitoraggio effettuato da Goletta verde e Goletta dei Laghi (campagna estiva di Legambiente di informazione e sensibilizzazione sullo stato di salute del mare) lungo le coste e i laghi della Puglia un solo punto sui 32 controllati è risultato "inquinato" e si trova nella spiaggia libera sulla litoranea di ponente a Barletta. I dati sono stati resi pubblici e illustrati questa mattina a Bari nel corso di una conferenza stampa alla presenza tra gli altri di Alice De Marco, portavoce Goletta Verde, Daniela Salzedo, presidente Legambiente Puglia, Vito Bruno, direttore generale Arpa, Vincenzo Leone, direttore marittimo della Puglia e della Basilicata Jonica Contrammiraglio (CP) e Serena Triggiani, assessora all'Ambiente della Regione Puglia. Il monitoraggio si è svolto dall'8 al 10 luglio, giorni nei quali sono stati campionati in mare i 29 punti della regione secondo il protocollo scientifico di Legambiente, che in Puglia prevede il monitoraggio di un punto ogni 30 km di costa circa. A questo dato si aggiungono i 3 punti in 2 laghi costieri pugliesi in provincia di Foggia: 2 nel lago di Varano e 1 punto nel lago di Lesina. Dei 29 punti indagati 22 campioni sono stati prelevati a mare e 7 nelle foci di canali o punti critici come gli scarichi sospetti. "Il risultato eclatante del monitoraggio costiero di quest'anno - spiegano da Legambiente - è che il 97% dei punti è risultato entro i limiti e solo 1 punto, prelevato nella spiaggia libera sulla litoranea di ponente a Barletta, è risultato inquinato per la concentrazione di 'Enterococchi intestinali' al di sopra del limite di legge". Nel lago di Varano i punti campionati sono stati : la foce del Varano e il lago nell'area dell'ex idroscalo a Cagnano Varano . Questi 2 punti vengono monitorati dal 2020 "e sono sempre risultati nei limiti di legge". Anche il punto campionato nel lago di Lesina è

Agenparl

Bari

Agenzia regionale 802.24 ciliento, delli noci_conferenza stampa logistica e ferrobonus 31.07

(AGENPARL) - mar 30 luglio 2024 *Domani, mercoledì 31 luglio, gli assessori Ciliento e Delli Noci presentano le iniziative regionali per la promozione del settore logistico e gli incentivi per il trasporto merci su ferro* *Palazzo della Presidenza della Regione Puglia, Bari, ore 11* Domani, 31 luglio, alle ore 11, presso la Sala Di Jeso del Palazzo della Presidenza della Regione Puglia a Bari, gli assessori regionali ai Trasporti e alla Mobilità sostenibile, *Debora Ciliento*, e allo Sviluppo economico, *Alessandro Delli Noci*, e il capo Gabinetto della Presidenza regionale *Giuseppe Catalano*, presenteranno alla stampa le iniziative regionali in favore del settore della logistica e del trasporto merci su ferro, tra cui l'incentivo regionale Ferrobonus approvato con DGR n. E' prevista la partecipazione di: Donato Liguori, direttore della Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del MIT-Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Francesco Benevolo, direttore operativo di RAM - Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa Sergio Prete, presidente **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio *Tito Vespasiani, s*egretario generale dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** Roberto Laghezza, responsabile Sviluppo Infrastrutture Area Centro Sud Adriatica di RFI Livio Ravera, amministratore delegato di Mercitalia Shunting & Terminal Tommaso Diomaiuta, r*esponsabile Area Sud e Isole* FS Sistemi Urbani Armando De Girolamo, presidente Assofer Giuseppe Rizzi, direttore generale Fermerci.



Puglia Live

Bari

Puglia - Su 32 campioni analizzati sulla costa e sui laghi solo 1 campione risulta fuori dai limiti di legge: i dati del monitoraggio di Goletta Verde e Goletta dei Laghi

Goletta Verde e Goletta dei Laghi presentano i dati del monitoraggio in Puglia: il 97% dei campioni costieri analizzati risulta entro i limiti di legge, risultati positivi anche per i 2 laghi monitorati. Su 32 punti campionati sulla costa e sui laghi solo un campione prelevato è risultato inquinato: la spiaggia libera sulla litoranea di ponente a Barletta. Legambiente "Siamo contenti dei risultati dei monitoraggi marini e lacustri ma non dobbiamo abbassare la guardia: in Puglia sono ancora 25 gli agglomerati in situazione di non conformità ai requisiti della Direttiva sulle acque reflue" la mappa interattiva del monitoraggio, con i punti di campionamento e i risultati delle analisi. Goletta verde e Goletta dei Laghi presentano i dati del monitoraggio effettuato lungo le coste e i laghi della Puglia. Le due campagne estive di Legambiente hanno come obiettivo monitorare lo stato di salute di mari e laghi italiani, denunciandone le criticità e promuovendo esempi virtuosi di gestione e sostenibilità. Su 32 punti monitorati sulla costa e sui laghi, solo uno è risultato inquinato: la spiaggia libera sulla litoranea di ponente a Barletta. Per quanto riguarda i punti campionati nei laghi di Lesina e Varano, in provincia di Foggia, sono risultati tutti entro i limiti di legge. I dati sono stati presentati questa mattina nel corso della conferenza stampa organizzata a Bari e che ha visto la partecipazione di: Alice De Marco, Portavoce Goletta Verde, Daniela Salzedo, Presidente Legambiente Puglia, Vito Bruno, Direttore Generale Arpa, **Vincenzo Leone**, Direttore Marittimo della Puglia e della Basilicata Jonica Contrammiraglio (CP), Serena Triggiani, Assessore all'Ambiente della Regione Puglia, Michela Presta, Stakeholder manager Puglia della JV Nadara-BlueFloat Energy, Marco Paolilli Treonze, Responsabile Coordinamento dell'Area 3 CONOU, Francesca Portincasa, Direttrice Generale Acquedotto Pugliese. "La Puglia continua la sua tendenza positiva, ma la cosa importante è non abbassare la guardia e non fare passi indietro - dichiara Alice De Marco, portavoce di Goletta Verde. Sono 25 gli agglomerati pugliesi ancora in procedura di infrazione, secondo la valutazione di conformità espressa dalla Commissione Europea. Bisogna efficientare il sistema di depurazione, per non incorrere in altre sanzioni da parte della Comunità Europea. Ricordiamo che la cittadinanza ha già pagato più di 142 milioni di euro la somma in bolletta, e, se non lavoriamo per migliorare il sistema di depurazione nazionale questo numero è destinato a crescere". "Siamo molto soddisfatti della situazione rilevata dalle analisi di Goletta Verde e di Goletta dei Laghi- dichiara Daniela Salzedo, presidente Legambiente Puglia, anche se ci allarma il risultato del punto presso la spiaggia libera sulla litoranea di ponente a Barletta. Come sempre ci mettiamo disposizione delle istituzioni per monitorare attentamente la situazione nei prossimi mesi. Non dobbiamo mai abbassare l'attenzione, e continuare a lavorare in sinergia con le amministrazioni per arrivare al risultato che tanto auspichiamo:



Goletta Verde e Goletta dei Laghi presentano i dati del monitoraggio in Puglia: il 97% dei campioni costieri analizzati risulta entro i limiti di legge, risultati positivi anche per i 2 laghi monitorati. Su 32 punti campionati sulla costa e sui laghi solo un campione prelevato è risultato inquinato: la spiaggia libera sulla litoranea di ponente a Barletta. Legambiente "Siamo contenti dei risultati dei monitoraggi marini e lacustri ma non dobbiamo abbassare la guardia: in Puglia sono ancora 25 gli agglomerati in situazione di non conformità ai requisiti della Direttiva sulle acque reflue" la mappa interattiva del monitoraggio, con i punti di campionamento e i risultati delle analisi. Goletta verde e Goletta dei Laghi presentano i dati del monitoraggio effettuato lungo le coste e i laghi della Puglia. Le due campagne estive di Legambiente hanno come obiettivo monitorare lo stato di salute di mari e laghi italiani, denunciandone le criticità e promuovendo esempi virtuosi di gestione e sostenibilità. Su 32 punti monitorati sulla costa e sui laghi, solo uno è risultato inquinato: la spiaggia libera sulla litoranea di ponente a Barletta. Per quanto riguarda i punti campionati nei laghi di Lesina e Varano, in provincia di Foggia, sono risultati tutti entro i limiti di legge. I dati sono stati presentati questa mattina nel corso della conferenza stampa organizzata a Bari e che ha visto la partecipazione di: Alice De Marco, Portavoce Goletta Verde, Daniela Salzedo, Presidente Legambiente Puglia, Vito Bruno, Direttore Generale Arpa, Vincenzo Leone, Direttore Marittimo della Puglia e della Basilicata Jonica Contrammiraglio (CP), Serena Triggiani, Assessore all'Ambiente della Regione Puglia, Michela Presta, Stakeholder manager Puglia della JV Nadara-BlueFloat Energy, Marco Paolilli Treonze, Responsabile Coordinamento dell'Area 3 CONOU, Francesca Portincasa, Direttrice Generale Acquedotto Pugliese. "La Puglia continua la sua tendenza positiva, ma la cosa importante è non abbassare la guardia e non fare passi indietro - dichiara Alice De Marco, portavoce di Goletta Verde. Sono 25 gli agglomerati pugliesi ancora in procedura di infrazione, secondo la valutazione di conformità espressa dalla Commissione Europea. Bisogna efficientare il sistema di depurazione, per non incorrere in altre sanzioni da parte della Comunità Europea. Ricordiamo che la cittadinanza ha già pagato più di 142 milioni di euro la somma in bolletta, e, se non lavoriamo per migliorare il sistema di depurazione nazionale questo numero è destinato a crescere". "Siamo molto soddisfatti della situazione rilevata dalle analisi di Goletta Verde e di Goletta dei Laghi- dichiara Daniela Salzedo, presidente Legambiente Puglia, anche se ci allarma il risultato del punto presso la spiaggia libera sulla litoranea di ponente a Barletta. Come sempre ci mettiamo disposizione delle istituzioni per monitorare attentamente la situazione nei prossimi mesi. Non dobbiamo mai abbassare l'attenzione, e continuare a lavorare in sinergia con le amministrazioni per arrivare al risultato che tanto auspichiamo:

Puglia Live

Bari

che ogni anno le analisi di Goletta Verde diano un risultato entro i limiti in tutti i punti campionati." Dati Goletta Verde: Il monitoraggio dei tecnici di Goletta Verde in Puglia si è svolto dall'8 al 10 luglio, giorni nei quali sono stati campionati i 29 punti della regione secondo il protocollo scientifico di Legambiente, che in Puglia prevede il monitoraggio di un punto ogni 30 km di costa circa. Dei 29 punti indagati campioni sono stati prelevati a mare e nelle foci di canali o punti critici come gli scarichi sospetti. Il risultato eclatante del monitoraggio costiero di quest'anno è che il 97% dei punti è risultato entro i limiti e solo 1 punto, prelevato nella spiaggia libera sulla litoranea di ponente a Barletta, è risultato inquinato per la concentrazione di Enterococchi intestinali al di sopra del limite di legge. Si tratta della spiaggia libera sulla litoranea di ponente. Il dettaglio delle analisi di Goletta Verde ripercorrendo i punti dal nord a sud della regione, che sono invece risultati tutti entro i limiti, troviamo: nella provincia di Foggia 3 punti, 2 in mare e una foce: nel comune di Peschici, la spiaggia libera La Calenella sul Gargano, nel comune di San Nicandro Garganico, alla foce dello Schiapparo e a Mattinata la spiaggia delle casette dei pescatori. Sono 6 i punti monitorati nella provincia di Barletta/Andria/Trani (BAT) 6 punti, 2 in foce e 4 campionati a mare: 2 nel comune di Margherita di Savoia, la foce del torrente Carmosina e quella del fiume Ofanto; due punti nel Comune di Trani uno in località Monastero e l'altro a spiaggia verde; un punto nel comune di Bisceglie a ponte lama. Nella provincia di Bari 4 punti a mare: nel comune di Molfetta la spiaggia a Torre Calderina, nel comune di Bari il mare presso il Canale Lamasina, a Polignano a Mare la spiaggia presso Lama Monachile e a Monopoli la spiaggia di Cala Monaci. 5 i punti monitorati nella provincia di Brindisi, di cui 4 a mare e 1 in foce: nel comune di Fasano la spiaggia libera a Torre Canne, a Ostuni la spiaggia del Pilone, a Carovigno la foce del Canale Reale a Torre Guaceto e due punti nel comune di Brindisi il mare presso la foce del canale c/da Posticeddu in località litorale Apani e in località Giancola la spiaggia della provincia; Nella provincia di Lecce 5 punti tutti a mare: nei comuni di Vernole, Otranto, Castrignano del Capo, Nardò e Porto Cesareo, rispettivamente la spiaggia libera su SP366 al km9, la spiaggia di Madonna Alto Mare, presso il canale di scarico, la spiaggia del Frascone e la spiaggia libera Le Dune. Infine, nella provincia di Taranto 6 punti, di cui 3 foci e 3 a mare: la foce del Torrente Borraco a Manduria, la foce del fiume Lenne a Taranto e la foce del fiume Lato a Castellaneta, mentre i punti a mare sono stati la spiaggia libera a Campo Marino di Maruggio nel comune di Maruggio, la spiaggia a Taranto e la spiaggia Chiatona a Palagianò. I cartelli di divieto di balneazione non sono presenti in nessuno dei punti monitorati, neanche dove sarebbe utile averlo, presso la spiaggia del litorale di ponente a Barletta, dove sono presenti delle criticità da risolvere; mancano completamente anche i cartelli sulla qualità delle acque di balneazione, utile strumento anche di informazione ai bagnanti e ai turisti. Dati Goletta dei Laghi: Anche il monitoraggio di Goletta dei Laghi conferma la performance positiva dello scorso anno: tutti e 3 i punti campionati risultano entro i limiti di legge. I campioni sono stati prelevati il 10 luglio, e sono stati monitorati 3 punti in 2 laghi costieri pugliesi: 2 punti

Puglia Live

Bari

nel lago di Varano e 1 punto nel lago di Lesina . Nel lago di Varano i punti campionati sono: la foce del Varano e il lago nell'area dell'ex idroscalo a Cagnano Varano (FG). Questi 2 punti vengono monitorati dal 2020 e sono sempre risultati nei limiti di legge . Anche il punto campionato nel lago di Lesina è risultato nei limiti di legge, come lo scorso anno. Non ci sono quindi criticità da sottolineare. Resta fondamentale continuare a monitorarli per l'importanza che questi due laghi ricoprono sia da un punto di vista naturalistico che per l'economia del territorio. FOCUS DEPURAZIONE Quest'anno ricorrono i trent'anni della Legge Galli che, nel 1994, rivoluzionò l'organizzazione del servizio idrico integrato, prevedendo una gestione unitaria e integrata per l'insieme dei servizi di captazione, adduzione e distribuzione di acqua ad usi civili, di fognatura e depurazione delle acque reflue. È proprio quest'ultima la parte del ciclo su cui si concentrano le campagne di Goletta Verde e Goletta dei Laghi. La depurazione resta uno dei tasti dolenti nel nostro Paese, con 910 agglomerati per i quali sono state rilevate situazioni di non conformità ai requisiti della Direttiva sulle acque reflue (91/271/CE). Secondo gli ultimi dati disponibili del MASE (dicembre 2023) in Puglia ci sono ancora 25 agglomerati in procedura di infrazione, secondo la valutazione di conformità espressa dalla Commissione Europea. In particolare, per 22 di questi, relativi alle procedure del 2014 (14 impianti) e del 2017 (8 impianti), il procedimento è in corso con la Regione Puglia che, per intervenuta conformità in considerazione degli interventi eseguiti o per interventi di potenziamento in corso, ha chiesto archiviazione per gli agglomerati adeguati. Nel PNRR sono stati individuati interventi di ammodernamento delle reti fognarie italiane e di adeguamento dei sistemi di depurazione che andranno, in parte, a sanare queste non conformità, in parte a costruire nuove infrastrutture ove prima mancavano. Il decreto ministeriale del 9 agosto 2023 individua 176 progetti che riceveranno il finanziamento dei fondi stanziati. Per la regione Puglia, in particolare, sono 8 gli interventi ammessi a finanziamento, di cui quattro andranno ad intervenire in situazioni sottoposte a infrazione comunitaria. L'Impegno di Goletta Verde e Goletta dei Laghi Goletta Verde e Goletta dei laghi - giunte rispettivamente alla 38esima e 19esima edizione - puntano a non abbassare la guardia sulla qualità delle acque marine e lacustri e sugli abusi che deturpano coste e rive. Goletta Verde pone l'attenzione su diverse tematiche estremamente attuali come la depurazione, la lotta alla crisi climatica, la salvaguardia della biodiversità e la lotta alle illegalità. L'eolico off-shore sarà ancora una volta protagonista di alcune tappe per porre l'attenzione sulle energie rinnovabili e la transizione energetica, perché senza l'energia prodotta dal vento sarà impossibile raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione al 2030. Partner principali di Goletta Verde sono ANEV, CONOU, Novamont e Renexia, partner della tappa pugliese Nadara-BlueFloat Energy e la media partnership de La Nuova Ecologia. Info su: <https://golettaverde.legambiente.it/> Il CONOU, Consorzio Nazionale Oli Usati, sostiene da anni le due campagne estive di Legambiente, nella convinzione che sia assolutamente necessario agire collettivamente per la tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. Il Consorzio è parte attiva in questo scenario: con la sua attività di raccolta

Puglia Live

Bari

e rigenerazione degli oli minerali usati è un esempio di eccellenza di economia circolare, non solo in Italia, ma addirittura in Europa. Raccogliendo l'olio lubrificante usato alla fine del suo ciclo di vita nei macchinari industriali, ma anche nelle automobili, nelle barche e nei mezzi agricoli, il CONOU fa in modo che questo rifiuto - altamente pericoloso se non gestito correttamente - si trasformi in una preziosa risorsa. Oltre il 98% dell'olio raccolto dal Consorzio viene infatti rigenerato e trasformato in nuova materia prima riutilizzabile, con benefici per l'ambiente e la salute grazie alla riduzione dell'utilizzo di risorse naturali e delle emissioni di gas serra e di altri inquinanti. "Il CONOU da 40 anni raccoglie l'olio usato fino all'ultima goccia, perché rispettare l'ambiente significa poter garantire il futuro nei nostri figli prima che il nostro. Questa mission ci accomuna da sempre a Legambiente e ai suoi meravigliosi giovani volontari." ha affermato Marco Paolilli, Responsabile CONOU Coordinamento Area Centro Sud. "L'olio usato va raccolto tutto e rigenerato tutto; per questo stiamo dedicando in questo momento una maggiore attenzione anche ai porti turistici dove via via cerchiamo di operare per offrire ai diportisti la possibilità di consegnare l'olio usato del loro motore in modo agevole e in uno spazio dedicato e ordinato, in stretta cooperazione con le autorità preposte. Il CONOU, quindi, ha un duplice obiettivo, Raccogliere e Rigenerare, pienamente realizzato, e fa da esempio all'Europa e a tutte le economie circolari nascenti di altre filiere di rifiuti che continuano a svilupparsi, sempre più recuperando nuove risorse dai rifiuti anziché inquinare mari e coste." Partner di Goletta Verde nella tappa pugliese, la joint venture Nadara-BlueFloat Energy sta sviluppando sei parchi eolici offshore galleggianti in Italia - 2 in Puglia, 1 in Calabria, 3 in Sardegna - per un totale di 5,5 GW di potenza installata e un potenziale occupazionale di oltre 20mila posti di lavoro diretti e indiretti. La joint venture è formata da Nadara, che vanta una profonda conoscenza della realtà industriale ed energetica italiana, e BlueFloat Energy, società con una grande esperienza a livello mondiale nella tecnologia dell'eolico marino galleggiante. "I parchi eolici offshore galleggianti non solo permettono un'ampia produzione di energia pulita, ma offrono vantaggi ambientali importanti grazie anche agli ancoraggi delle turbine sul fondale- dichiara Michela Presta, Stakeholder Manager Puglia e Calabria della JV Nadara-BlueFloat Energy in Italia. Le strutture subacquee di questi parchi, infatti, possono fungere da vere e proprie nursery ittiche, stimolando così il ripopolamento di diverse specie marine che lì prosperano, in un ambiente favorevole. Siamo felici di supportare Legambiente nell'impegno al rispetto delle nostre coste, con progetti che valorizzano il mare come elemento centrale per il raggiungimento dell'indipendenza energetica dei nostri territori." Il monitoraggio scientifico I prelievi di Goletta Verde e Goletta dei Laghi vengono eseguiti da tecnici, volontari e volontarie di Legambiente. L'ufficio scientifico dell'associazione si è occupato della loro formazione e del loro coordinamento, individuando i laboratori sul territorio. I campioni per le analisi microbiologiche sono prelevati in barattoli sterili e conservati in frigorifero, fino al momento dell'analisi, che avviene lo stesso giorno di campionamento o comunque entro le 24 ore dal prelievo. I parametri indagati sono microbiologici (enterococchi intestinali, Escherichia

Puglia Live

Bari

coli). Il numero dei campionamenti effettuati viene definito in proporzione ai Km di costa di ogni regione. LEGENDA - Goletta Verde Facendo riferimento ai valori limite previsti dalla normativa sulle acque di balneazione vigente in Italia (Dlgs 116/2008 e decreto attuativo del 30 marzo 2010) i giudizi si esprimono sulla base dello schema seguente: INQUINATO = Enterococchi intestinali > 200 UFC/100 ml e/o Escherichia coli > 500 UFC/100ml. FORTEMENTE INQUINATO = Enterococchi intestinali > 400 UFC/100 ml e/o Escherichia coli > 1000 UFC/100ml. LEGENDA - Goletta dei Laghi Facendo riferimento ai valori limite previsti dalla normativa sulle acque di balneazione vigente in Italia (Dlgs 116/2008 e decreto attuativo del 30 marzo 2010) i giudizi si esprimono sulla base dello schema seguente: INQUINATO: Enterococchi Intestinali > 500 UFC/100ml e/o Escherichia Coli > 1000 UFC/100m FORTEMENTE INQUINATO: Enterococchi Intestinali > 1000 UFC/100ml e/o Escherichia Coli > 2000 UFC/100ml.

Legambiente promuove il mare pugliese: "Pulito nel 97% dei casi"

L'unico campionamento critico all'altezza della spiaggia libera di ponente a Barletta. Dal monitoraggio effettuato da Goletta verde e Goletta dei Laghi (campagna estiva di Legambiente di informazione e sensibilizzazione sullo stato di salute del mare) lungo le coste e i laghi della Puglia un solo punto sui 32 controllati è risultato "inquinato" e si trova nella spiaggia libera sulla litoranea di ponente a Barletta. I dati sono stati resi pubblici e illustrati nel corso di una conferenza stampa alla presenza tra gli altri di Alice De Marco, portavoce Goletta Verde, Daniela Salzedo, presidente Legambiente Puglia, Vito Bruno, direttore generale Arpa, **Vincenzo Leone**, direttore marittimo della Puglia e della Basilicata Jonica, e Serena Triggiani, assessora all'Ambiente della Regione Puglia. Il monitoraggio si è svolto dall'8 al 10 luglio, giorni nei quali sono stati campionati in mare i 29 punti della regione secondo il protocollo scientifico di Legambiente, che in Puglia prevede il monitoraggio di un punto ogni 30 km di costa circa. A questo dato si aggiungono i 3 punti in 2 laghi costieri pugliesi in provincia di Foggia: 2 nel lago di Varano e 1 punto nel lago di Lesina. Dei 29 punti indagati 22 campioni sono stati prelevati a mare e 7 nelle foci di canali o punti critici come gli scarichi sospetti. "Il risultato eclatante del monitoraggio costiero di quest'anno - spiegano da Legambiente - è che il 97% dei punti è risultato entro i limiti e solo 1 punto, prelevato nella spiaggia libera sulla litoranea di ponente a Barletta, è risultato inquinato per la concentrazione di 'Enterococchi intestinali' al di sopra del limite di legge". Nel lago di Varano i punti campionati sono stati: la foce del Varano e il lago nell'area dell'ex idroscalo a Cagnano Varano. Questi 2 punti vengono monitorati dal 2020 "e sono sempre risultati nei limiti di legge". Anche il punto campionato nel lago di Lesina è risultato nei limiti di legge, come lo scorso anno.



Brindisi Report

Brindisi

"Comprendiamo le istanze dei lavoratori Sir, ma il porto non può essere bloccato"

Raccomar Puglia interviene sulla protesta che è in scena da giorni: rischiano 74 famiglie e l'intero indotto Enel può andare in crisi. L'associazione non mette in dubbio le loro ragioni, ma chiede l'operatività dello scalo. Ascolta questo articolo ora... **BRINDISI** - Dopo la fumata nera di ieri sera, lunedì 30 luglio 2024, che sa di punto di non ritorno, iniziano a manifestarsi i primi "mugugni" sui metodi della protesta dei lavoratori Sir. A prendere posizione per primo è il presidente di Raccomar Puglia, l'associazione degli agenti marittimi raccomandatari pugliesi, Marcello Gorgoni. Raccomar Puglia non mette in dubbio le difficoltà che attraversano 74 lavoratori dell'azienda che si occupava della movimentazione del carbone alla centrale Enel di Cerano, ma insiste sull'operatività del **porto**. Ormai da quasi due settimane il **porto** di **Brindisi**, infatti, è a tutti gli effetti bloccato da un'azione di protesta intentata dai lavoratori che, con un picchetto, impediscono l'accesso e l'uscita dalle banchine portuali. Si legge nella nota di Raccomar: "Pur comprendendo le legittime proteste di lavoratori che vedono minacciato il loro posto di lavoro, non è accettabile che si inneschi sulla crisi della centrale Enel una reazione a catena capace di annientare l'operatività del **porto** mettendo a rischio la sopravvivenza di molte aziende e centinaia di posti di lavoro nonché l'immagine del nostro **porto**". In realtà, la reazione a catena non riguarderà solo il **porto**, ma tutto l'indotto Enel, come ricorda il segretario generale della Cgil **Brindisi** Antonio Macchia in questa riflessione. Tornando a Raccomar Puglia, il presidente Gorgoni ha chiesto alle istituzioni competenti, in sintonia con il presidente nazionale di Federagenti (viene specificato sempre nella nota), Alessandro Santi, precise garanzie circa l'operatività del **porto**. "Una nave sta attendendo in rada da oltre una settimana di poter essere ormeggiata. Questo destino potrebbe riguardare altre unità mercantili attese nelle prossime ore, mentre ad alcune unità, con disparità di trattamento, è stato consentito di operare", spiegano da Raccomar. "I porti - conclude Gorgoni - svolgono una funzione strategica di servizio pubblico per il Paese, e pur rispettando le istanze dei lavoratori, non è né concepibile, né accettabile, che possano essere paralizzati o addirittura presi in ostaggio, senza che nessuna istituzione competente intervenga". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



07/30/2024 14:18

Raccomar Puglia interviene sulla protesta che è in scena da giorni: rischiano 74 famiglie e l'intero indotto Enel può andare in crisi. L'associazione non mette in dubbio le loro ragioni, ma chiede l'operatività dello scalo. Ascolta questo articolo ora... **BRINDISI** - Dopo la fumata nera di ieri sera, lunedì 30 luglio 2024, che sa di punto di non ritorno, iniziano a manifestarsi i primi "mugugni" sui metodi della protesta dei lavoratori Sir. A prendere posizione per primo è il presidente di Raccomar Puglia, l'associazione degli agenti marittimi raccomandatari pugliesi, Marcello Gorgoni. Raccomar Puglia non mette in dubbio le difficoltà che attraversano 74 lavoratori dell'azienda che si occupava della movimentazione del carbone alla centrale Enel di Cerano, ma insiste sull'operatività del porto. Ormai da quasi due settimane il porto di Brindisi, infatti, è a tutti gli effetti bloccato da un'azione di protesta intentata dai lavoratori che, con un picchetto, impediscono l'accesso e l'uscita dalle banchine portuali. Si legge nella nota di Raccomar: "Pur comprendendo le legittime proteste di lavoratori che vedono minacciato il loro posto di lavoro, non è accettabile che si inneschi sulla crisi della centrale Enel una reazione a catena capace di annientare l'operatività del porto mettendo a rischio la sopravvivenza di molte aziende e centinaia di posti di lavoro nonché l'immagine del nostro porto". In realtà, la reazione a catena non riguarderà solo il porto, ma tutto l'indotto Enel, come ricorda il segretario generale della Cgil Brindisi Antonio Macchia in questa riflessione. Tornando a Raccomar Puglia, il presidente Gorgoni ha chiesto alle istituzioni competenti, in sintonia con il presidente nazionale di Federagenti (viene specificato sempre nella nota), Alessandro Santi, precise garanzie circa

Brindisi Report

Brindisi

Protesta lavoratori Sir: anche la prefettura in campo per una difficile mediazione

Nel pomeriggio incontro fra il prefetto Luigi Carnevale e i sindacati, in presenza anche del questore. Un nuovo incontro previsto per domani mattina (31 luglio) Ascolta questo articolo ora... BRINDISI - La prefettura di Brindisi sta giocando un ruolo attivo nel difficile tentativo di mediazione fra Sir e i sindacati riguardo al destino di 74 lavoratori dell'indotto Enel che rischiano il licenziamento. I rappresentanti delle organizzazioni sindacali sono stati convocati oggi pomeriggio (martedì 30 luglio) dal prefetto Luigi Carnevale. All'incontro ha preso parte anche il questore Giampietro Lionetti. Il prefetto ha espresso l'auspicio che siano rimossi i blocchi in atto da giorni davanti alla centrale Enel Federico II di Cerano e al varco doganale di Costa Morena est, con l'obiettivo di facilitare il raggiungimento di un'intesa. La Sir, come noto, gestisce l'appalto di movimentazione del carbone per conto di Enel. Ma di carbone non se ne vede neanche l'ombra, in vista dell'ormai imminente dismissione dell'impianto di Cerano, previsto per il 2025. Questo ha portato all'avvio della procedura di licenziamento nei confronti di 76 dipendenti. Il numero è poi sceso a 74. I tentativi di attivare la cassa integrazione della durata di un anno finora sono andati a vuoto. E così è scattata la protesta. Il presidio davanti al varco di Costa Morena è in atto dallo scorso 19 luglio. Le attività presso il molo industriale sono praticamente ferme. Il presidente di Raccomar Puglia, l'associazione degli agenti marittimi raccomandatari pugliesi, Marcello Gorgoni, ha fatto presente che una nave attende in rada da oltre una settimana di essere ormeggiata, lanciando un monito su possibili ripercussioni a catena sull'operatività del porto. Il sit in davanti al sito di Cerano è iniziato lo scorso 26 luglio, dopo il nulla di fatto con cui si era concluso il tavolo presso la task force regionale sull'occupazione del giorno prima. Da quattro giorni la centrale è ferma. Tutti i lavoratori delle ditte appaltatrici sono solidali con i colleghi della Sir. Gli ulteriori confronti ospitati nella sede di Confindustria Brindisi non hanno sortito risultati concreti. I sindacati Cobas, Cgil, Cisl e Uil chiedono il ritiro dei licenziamenti con il reintegro pieno di 45 lavoratori, auspicando per i restanti 29 la cassa integrazione o l'incentivo all'esodo. Ma le condizioni dell'esodo incentivato (circa 15mila euro) proposte dall'azienda non soddisfano i sindacati e potrebbero non essere accettati dai lavoratori, per i quali si porrebbe comunque il problema della ricollocazione. Anche la prefettura, pur non sostituendosi alle istituzioni competenti (task force in primis), cerca di dare il proprio contributo per ricucire la distanza. Un nuovo incontro si svolgerà domani, nella speranza che si apra uno spiraglio per una possibile soluzione. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



07/30/2024 22:10

LUIGI CARNEVALE;

Nel pomeriggio incontro fra il prefetto Luigi Carnevale e i sindacati, in presenza anche del questore. Un nuovo incontro previsto per domani mattina (31 luglio) Ascolta questo articolo ora... BRINDISI - La prefettura di Brindisi sta giocando un ruolo attivo nel difficile tentativo di mediazione fra Sir e i sindacati riguardo al destino di 74 lavoratori dell'indotto Enel che rischiano il licenziamento. I rappresentanti delle organizzazioni sindacali sono stati convocati oggi pomeriggio (martedì 30 luglio) dal prefetto Luigi Carnevale. All'incontro ha preso parte anche il questore Giampietro Lionetti. Il prefetto ha espresso l'auspicio che siano rimossi i blocchi in atto da giorni davanti alla centrale Enel Federico II di Cerano e al varco doganale di Costa Morena est, con l'obiettivo di facilitare il raggiungimento di un'intesa. La Sir, come noto, gestisce l'appalto di movimentazione del carbone per conto di Enel. Ma di carbone non se ne vede neanche l'ombra, in vista dell'ormai imminente dismissione dell'impianto di Cerano, previsto per il 2025. Questo ha portato all'avvio della procedura di licenziamento nei confronti di 76 dipendenti. Il numero è poi sceso a 74. I tentativi di attivare la cassa integrazione della durata di un anno finora sono andati a vuoto. E così è scattata la protesta. Il presidio davanti al varco di Costa Morena è in atto dallo scorso 19 luglio. Le attività presso il molo industriale sono praticamente ferme. Il presidente di Raccomar Puglia, l'associazione degli agenti marittimi raccomandatari pugliesi, Marcello Gorgoni, ha fatto presente che una nave attende in rada da oltre una settimana di essere ormeggiata, lanciando un monito su possibili ripercussioni a catena sull'operatività del porto. Il sit in davanti al sito di Cerano è iniziato lo scorso 26 luglio, dopo il nulla di fatto con cui si era concluso il tavolo presso la task force regionale sull'occupazione del giorno prima. Da quattro giorni la centrale è ferma. Tutti i lavoratori delle ditte appaltatrici sono solidali con i colleghi della Sir. Gli ulteriori confronti ospitati nella sede di Confindustria Brindisi non hanno sortito risultati concreti. I sindacati Cobas, Cgil, Cisl e Uil chiedono il ritiro dei licenziamenti con il reintegro pieno di 45 lavoratori, auspicando per i restanti 29 la cassa integrazione o l'incentivo all'esodo. Ma le condizioni dell'esodo incentivato (circa 15mila euro) proposte dall'azienda non soddisfano i sindacati e potrebbero non essere accettati dai lavoratori, per i quali si porrebbe comunque il problema della ricollocazione. Anche la prefettura, pur non sostituendosi alle istituzioni competenti (task force in primis), cerca di dare il proprio contributo per ricucire la distanza. Un nuovo incontro si svolgerà domani, nella speranza che si apra uno spiraglio per una possibile soluzione. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.

Brindisi, il porto rischia la paralisi per i picchetti sulla crisi della centrale Enel

BRINDISI - "Ormai da quasi due settimane il porto di Brindisi è a tutti gli effetti bloccato da un'azione di protesta intentata dai lavoratori di un'azienda dell'indotto Enel che con un picchetto impediscono l'accesso e l'uscita dalle banchine portuali." Il presidente di Raccomar Puglia, l'associazione degli agenti marittimi raccomandatori pugliesi, Marcello Gorgoni, interviene sulla questione, sebbene comprendendo le legittime proteste dei lavoratori che vedono minacciato il loro posto di lavoro, non è accettabile che si inneschi sulla crisi della centrale Enel una reazione a catena capace di annientare l'operatività del porto mettendo a rischio la sopravvivenza di molte aziende e centinaia di posti di lavoro nonché l'immagine del nostro porto". Gorgoni in unità di pensiero con il presidente nazionale della categoria (Federagenti) Alessandro Santi, si rivolge alle istituzioni chiedendo garanzie riguardo l'operatività del porto. Una nave sta attendendo in rada da oltre una settimana di poter essere ormeggiata. Questo destino potrebbe riguardare altre unità mercantili attese nelle prossime ore, mentre ad alcune unità, con disparità di trattamento, è stato consentito di operare. "I porti svolgono una funzione strategica di servizio pubblico per il Paese" - conclude Gorgoni - pur rispettando le istanze dei lavoratori, non è né concepibile, né accettabile, che possano essere paralizzati o addirittura presi in ostaggio, senza che nessuna Istituzione competente intervenga".



Federagenti: picchetti al varco commerciale. Il porto di Brindisi rischia il blocco totale

(FERPRESS) **Brindisi**, 30 LUG Ormai da quasi due settimane il **porto** di **Brindisi** è a tutti gli effetti bloccato da un'azione di protesta intentata dai lavoratori di un'azienda dell'indotto Enel che con un picchetto impediscono l'accesso e l'uscita dalle banchine portuali. Pur comprendendo le legittime proteste di lavoratori che vedono minacciato il loro posto di lavoro, non è accettabile che si inneschi sulla crisi della centrale Enel una reazione a catena capace di annientare l'operatività del **porto** mettendo a rischio la sopravvivenza di molte aziende e centinaia di posti di lavoro nonché l'immagine del nostro **porto**. Ad affermarlo è il Presidente di Raccomar Puglia, l'associazione degli agenti marittimi raccomandatari pugliesi, Marcello Gorgoni, che ha chiesto alle Istituzioni competenti, in sintonia con il Presidente nazionale di Federagenti, Alessandro Santi, precise garanzie circa operatività del **Porto**. Una nave sta attendendo in rada da oltre una settimana di poter essere ormeggiata. Questo destino potrebbe riguardare altre unità mercantili attese nelle prossime ore, mentre ad alcune unità, con disparità di trattamento, è stato consentito di operare. I porti sottolinea Gorgoni svolgono una funzione strategica di servizio pubblico per il Paese, e pur rispettando le istanze dei lavoratori, non è né concepibile, né accettabile, che possano essere paralizzati o addirittura presi in ostaggio, senza che nessuna Istituzione competente intervenga.



Il Nautilus

Brindisi

Lavoratori Sir mettono in difficoltà l'operatività del porto di Brindisi. Raccomar Puglia scrive anche a Federagenti

(Foto archivio Il Nautilus **Brindisi** . Dopo l'incontro di ieri - 29 luglio in Confindustria - i sindacati Cgil, Cisl, Uil e Cobas hanno dovuto constatare le difficoltà incontrate per salvare ' il salvabile'. Comprensione per le 74 famiglie e l'intero indotto Enel ormai in crisi e che rischiano molto. Enel, nel ruolo di mediatrice, spinge verso l'esodo incentivato, con una platea più ampia di beneficiari, ma con difficoltà perché la Sir, occupandosi della movimentazione del carbone, settore fermo, e non avendo futuro aveva annunciato nei mesi scorsi il licenziamento di 76 dipendenti, numero poi sceso a 74 unità. Intanto, da stamane, lunedì 30 luglio 2024, sono iniziate le manifestazioni di protesta dei lavoratori Sir bloccando l'entrata e l'uscita di utenti del **porto** di **Brindisi** e l'ingresso della centrale Enel di Cerano. E il cluster marittimo portuale di **Brindisi** rimane a guardare! Solidarietà non significa aumentare le difficoltà su altri settori! Bene ha fatto, il presidente di Raccomar Puglia, Associazione regionale Agenti Marittimi Raccomandati, Marcello Gorgoni. Pur solidarizzando con i 74 lavoratori, denuncia le difficoltà di un 'operatività funzionale' del **porto** di **Brindisi** a causa delle manifestazioni messe in atto dai lavoratori Sir, su demanio marittimo/portuale, con la sola sorveglianza pacifica delle Autorità preposte. "Da quasi due settimane, infatti, il **porto** di **Brindisi** - denuncia Gorgoni - è a tutti gli effetti bloccato da un'azione di protesta intentata dai lavoratori che, con un picchetto, impediscono l'accesso e l'uscita dalle banchine portuali". "Pur comprendendo - continua la nota di Gorgoni - che le legittime proteste di lavoratori vedono minacciato il loro posto di lavoro, non è accettabile che si inneschi sulla crisi della centrale Enel una reazione a catena capace di annientare l'operatività del **porto** mettendo a rischio la sopravvivenza di molte aziende e centinaia di posti di lavoro nonché l'immagine del nostro **porto**". Il presidente Gorgoni ha chiesto alle Istituzioni competenti, in sintonia con Federagenti Nazionale, precise garanzie circa operatività del **porto**. "Una nave sta attendendo in rada da oltre una settimana di poter essere ormeggiata. Questo destino potrebbe riguardare altre unità mercantili attese nelle prossime ore, mentre ad alcune unità, con disparità di trattamento, è stato consentito di operare", si legge ancora nella nota di Raccomar. "I porti - conclude Gorgoni - svolgono una funzione strategica di servizio pubblico per il Paese, e pur rispettando le istanze dei lavoratori, non è né concepibile, né accettabile, che possano essere paralizzati o addirittura presi in ostaggio, senza che nessuna istituzione competente intervenga". Pur non mettendo in dubbio le ragioni dei lavoratori l'operatività di un **porto** non può essere fermata, favorendo le compagnie di navigazione a scalare altri porti.



(Foto archivio Il Nautilus Brindisi . Dopo l'incontro di ieri - 29 luglio in Confindustria - i sindacati Cgil, Cisl, Uil e Cobas hanno dovuto constatare le difficoltà incontrate per salvare ... il salvabile'. Comprensione per le 74 famiglie e l'intero indotto Enel ormai in crisi e che rischiano molto. Enel, nel ruolo di mediatrice, spinge verso l'esodo incentivato, con una platea più ampia di beneficiari, ma con difficoltà perché la Sir, occupandosi della movimentazione del carbone, settore fermo, e non avendo futuro aveva annunciato nei mesi scorsi il licenziamento di 76 dipendenti, numero poi sceso a 74 unità. Intanto, da stamane, lunedì 30 luglio 2024, sono iniziate le manifestazioni di protesta dei lavoratori Sir bloccando l'entrata e l'uscita di utenti del porto di Brindisi e l'ingresso della centrale Enel di Cerano. E il cluster marittimo portuale di Brindisi rimane a guardare! Solidarietà non significa aumentare le difficoltà su altri settori! Bene ha fatto, il presidente di Raccomar Puglia, Associazione regionale Agenti Marittimi Raccomandati, Marcello Gorgoni. Pur solidarizzando con i 74 lavoratori, denuncia le difficoltà di un 'operatività funzionale' del porto di Brindisi a causa delle manifestazioni messe in atto dai lavoratori Sir, su demanio marittimo/portuale, con la sola sorveglianza pacifica delle Autorità preposte. "Da quasi due settimane, infatti, il porto di Brindisi - denuncia Gorgoni - è a tutti gli effetti bloccato da un'azione di protesta intentata dai lavoratori che, con un picchetto, impediscono l'accesso e l'uscita dalle banchine portuali". "Pur comprendendo - continua la nota di Gorgoni - che le legittime proteste di lavoratori vedono minacciato il loro posto di lavoro, non è accettabile che si inneschi sulla crisi della centrale Enel una reazione a catena capace di annientare l'operatività del porto mettendo a rischio la sopravvivenza di molte aziende e centinaia di posti di lavoro nonché l'immagine del nostro porto". Il presidente Gorgoni ha chiesto alle Istituzioni competenti, in sintonia con Federagenti Nazionale, precise garanzie circa operatività del porto. "Una nave sta

Informazioni Marittime

Brindisi

A Brindisi un picchetto Enel rallenta l'operatività del porto

Lo denunciano gli agenti marittimi della Puglia, chiedendo il ripristino del regolare approdo delle navi. Gorgoni: "I porti fanno servizio pubblico strategico" «Ormai da quasi due settimane il porto di Brindisi è a tutti gli effetti bloccato da un'azione di protesta intentata dai lavoratori di un'azienda dell'indotto Enel che con un picchetto impediscono l'accesso e l'uscita dalle banchine portuali». Lo denuncia Marcello Gorgoni, presidente di Raccomar Puglia, l'associazione regionale degli agenti marittimi pugliesi. «Pur comprendendo le legittime proteste di lavoratori che vedono minacciato il loro posto di lavoro - continua Gorgoni - non è accettabile che si inneschi sulla crisi della centrale Enel una reazione a catena capace di annientare l'operatività del porto mettendo a rischio la sopravvivenza di molte aziende e centinaia di posti di lavoro nonché l'immagine del nostro porto». Raccomar Puglie ha chiesto alle istituzioni competenti, in sintonia con il presidente nazionale di Federagenti, Alessandro Santi, garanzie sull'operatività del Porto. Una nave sta attendendo in rada da oltre una settimana di poter essere ormeggiata. «Questo destino - continua Gorgoni - potrebbe riguardare altre unità mercantili attese nelle prossime ore, mentre ad alcune unità, con disparità di trattamento, è stato consentito di operare. I porti svolgono una funzione strategica di servizio pubblico per il Paese, e pur rispettando le istanze dei lavoratori, non è né concepibile, né accettabile, che possano essere paralizzati o addirittura presi in ostaggio, senza che nessuna Istituzione competente intervenga». Condividi Tag [brindisi](#) sciopero Articoli correlati.



Brindisi: allarme blocco per la protesta di lavoratori dell'indotto Enel

Giulia Sarti

BRINDISI Ormai da quasi due settimane il porto di Brindisi è a tutti gli effetti bloccato da un'azione di protesta intentata dai lavoratori di un'azienda dell'indotto Enel che con un picchetto impediscono l'accesso e l'uscita dalle banchine portuali. L'allarme arriva dal presidente di Raccomar Puglia, l'associazione degli agenti marittimi raccomandatari pugliesi, Marcello Gorgoni, che ha chiesto alle Istituzioni competenti, in sintonia con il presidente nazionale di Federagenti, Alessandro Santi, precise garanzie circa operatività del Porto. Marcello Gorgoni Pur comprendendo le legittime proteste di lavoratori che vedono minacciato il loro posto di lavoro, non è accettabile che si inneschi sulla crisi della centrale Enel una reazione a catena capace di annientare l'operatività del porto mettendo a rischio la sopravvivenza di molte aziende e centinaia di posti di lavoro nonché l'immagine del nostro porto. Una nave sta attendendo in rada da oltre una settimana di poter essere ormeggiata. Questo destino potrebbe riguardare altre unità mercantili attese nelle prossime ore, mentre ad alcune unità, con disparità di trattamento, è stato consentito di operare. I porti -sottolinea Gorgoni- svolgono una funzione strategica di servizio pubblico per il Paese, e pur rispettando le istanze dei lavoratori, non è né concepibile, né accettabile, che possano essere paralizzati o addirittura presi in ostaggio, senza che nessuna Istituzione competente intervenga.



Port News

Brindisi

Brindisi, il porto rischia la paralisi

Ormai da quasi due settimane il **porto** di **Brindisi** è a tutti gli effetti bloccato da un'azione di protesta intentata dai lavoratori di un'azienda dell'indotto Enel che con un picchetto impediscono l'accesso e l'uscita dalle banchine portuali. Pur comprendendo le legittime proteste di lavoratori che vedono minacciato il loro posto di lavoro, non è accettabile che si inneschi sulla crisi della centrale Enel una reazione a catena capace di annientare l'operatività del **porto** mettendo a rischio la sopravvivenza di molte aziende e centinaia di posti di lavoro nonché l'immagine del nostro **porto**. Ad affermarlo è il Presidente di Raccomar Puglia, l'associazione degli agenti marittimi raccomandati pugliesi, Marcello Gorgoni, che ha chiesto alle Istituzioni competenti, in sintonia con il Presidente nazionale di Federagenti, Alessandro Santi, precise garanzie circa operatività del **Porto**. Una nave sta attendendo in rada da oltre una settimana di poter essere ormeggiata. Questo destino potrebbe riguardare altre unità mercantili attese nelle prossime ore, mentre ad alcune unità, con disparità di trattamento, è stato consentito di operare. I porti sottolinea Gorgoni svolgono una funzione strategica di servizio pubblico per il Paese, e pur rispettando le istanze dei lavoratori, non è né concepibile, né accettabile, che possano essere paralizzati o addirittura presi in ostaggio, senza che nessuna Istituzione competente intervenga.



Sea Reporter

Brindisi

Il porto di Brindisi bloccato dai lavoratori Enel

Lug 30, 2024 "Ormai da quasi due settimane il **porto** di **Brindisi** è a tutti gli effetti bloccato da un'azione di protesta intentata dai lavoratori di un'azienda dell'indotto Enel che con un picchetto impediscono l'accesso e l'uscita dalle banchine portuali." Pur comprendendo le legittime proteste di lavoratori che vedono minacciato il loro posto di lavoro, non è accettabile che si inneschi sulla crisi della centrale Enel una reazione a catena capace di annientare l'operatività del **porto** mettendo a rischio la sopravvivenza di molte aziende e centinaia di posti di lavoro nonché l'immagine del nostro **porto**". Ad affermarlo è il Presidente di Raccomar Puglia, l'associazione degli agenti marittimi raccomandatari pugliesi, Marcello Gorgoni, che ha chiesto alle Istituzioni competenti, in sintonia con il Presidente nazionale di Federagenti, Alessandro Santi, precise garanzie circa operatività del **Porto**. Una nave sta attendendo in rada da oltre una settimana di poter essere ormeggiata. Questo destino potrebbe riguardare altre unità mercantili attese nelle prossime ore, mentre ad alcune unità, con disparità di trattamento, è stato consentito di operare. "I porti - sottolinea Gorgoni - svolgono una funzione strategica di servizio pubblico per il Paese, e pur rispettando le istanze dei lavoratori, non è né concepibile, né accettabile, che possano essere paralizzati o addirittura presi in ostaggio, senza che nessuna Istituzione competente intervenga".



Shipping Italy

Brindisi

Picchetti al varco, il porto di Brindisi rischia un blocco totale

Porti Il presidente di Raccomar Puglia, Marcello Gorgoni, chiede alle istituzioni competenti garanzie circa l'operatività dello scalo e denuncia disparità di trattamento nell'accoglienza delle navi di Redazione SHIPPING ITALY "Ormai da quasi due settimane il porto di Brindisi è a tutti gli effetti bloccato da un'azione di protesta intentata dai lavoratori di un'azienda dell'indotto Enel che con un picchetto impediscono l'accesso e l'uscita dalle banchine portuali. Pur comprendendo le legittime proteste di lavoratori che vedono minacciato il loro posto di lavoro, non è accettabile che si inneschi sulla crisi della centrale Enel una reazione a catena capace di annientare l'operatività del porto mettendo a rischio la sopravvivenza di molte aziende e centinaia di posti di lavoro nonché l'immagine del nostro porto". Ad affermarlo è il presidente di Raccomar Puglia, l'associazione degli agenti marittimi raccomandatari pugliesi, Marcello Gorgoni, che ha chiesto alle istituzioni competenti, in sintonia con il presidente nazionale di Federagenti, Alessandro Santi, precise garanzie circa l'operatività dello scalo pugliese. L'associazione degli agenti pugliesi sottolinea che "una nave sta attendendo in rada da oltre una settimana di poter essere ormeggiata.

Questo destino potrebbe riguardare altre unità mercantili attese nelle prossime ore, mentre ad alcune unità, con disparità di trattamento, è stato consentito di operare". "I porti - conclude Gorgoni - svolgono una funzione strategica di servizio pubblico per il Paese, e pur rispettando le istanze dei lavoratori, non è né concepibile, né accettabile, che possano essere paralizzati o addirittura presi in ostaggio, senza che nessuna Istituzione competente intervenga".



Taranto. Iaia (Fdl), approvato dalla Camera ordine del giorno per il miglioramento infrastrutturale del porto*

(AGENPARL) - mar 30 luglio 2024 Segue nota da parte dell' on.Dario Iaia (Fdl) su Odg approvato oggi in Aula. Buon lavoro. Segreteria. -- ***Taranto**. Iaia (Fdl), approvato dalla Camera ordine del giorno per il miglioramento infrastrutturale del **porto*** "Continuiamo a lavorare per **Taranto** ed è in questa direzione che si colloca l'ordine del giorno approvato dalla Camera dei Deputati, a prima firma del sottoscritto, nell'ambito del procedimento di conversione del DL "Infrastrutture". Il provvedimento legislativo contiene disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico per il Paese ed il **Porto** di **Taranto** rientra certamente in quest'ambito. Per questa ragione ho ritenuto opportuno presentare un ordine del giorno che, ha avuto il parere favorevole da parte del Governo, per far rientrare tra gli impegni di quest'ultimo anche l'obiettivo di porre in essere gli interventi necessari per il completamento delle opere di dragaggio. Come è noto, infatti, i lavori di dragaggio dei fondali sono assolutamente indispensabili per ottenere una profondità maggiore dello specchio di mare dove dovrebbero attraccare le grandi navi. A questo, si collega l'esigenza di ammodernamento della banchina. Sono due interventi tra i più importanti e necessari per un effettivo rilancio del molo polisettoriale a cui si lega la più generale ripresa del **porto** pugliese. Per una operabilità migliore dell'attuale, è necessario portare i fondali a un pescaggio di 16,50 metri per consentire l'attracco al terminal di navi più grandi e garantire di conseguenza maggiore movimentazione. Si rimarca il fatto che i lavori banditi con gara a evidenza pubblica sono stati riassegnati alle imprese classificate al secondo posto in graduatoria, dopo che l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha rescisso il contratto con le imprese originariamente affidatarie dell'appalto. I lavori prevedevano la costruzione della vasca di colmata, dove depositare i sedimenti marini del dragaggio, per una quantità di 2,3 milioni di metri cubi, e l'intervento sui fondali. La vasca è stata costruita ma non sottoposta a verifica e quindi non essendoci riscontri sulla sua tenuta, il dragaggio non è stato avviato. I fondi stanziati sono di molto inferiori a quelli necessari, fatto che, oggettivamente, impedisce la realizzazione delle opere pubbliche. Naturalmente, a causa dell'abbandono dei lavori necessari, nel 2023 il **porto** di **Taranto** ha subito un brusco arresto dell'attività con una diminuzione notevole rispetto all'anno precedente del totale delle merci movimentate. E' bene precisare che il comitato portuale ha dato il via libera alla nuova Agenzia per il lavoro portuale previsto dalla normativa statale approvata nel corso di questa legislatura, che deve occuparsi, tra gli altri, anche del **porto** di **Taranto**. L'obiettivo è di riqualificare professionalmente e ricollocare al lavoro in nuove attività i troppi lavoratori rimasti disoccupati dopo la sconveniente sospensione dei lavori. Per tutte queste ragioni, notevole valore



(AGENPARL) - mar 30 luglio 2024 Segue nota da parte dell' on.Dario Iaia (Fdl) su Odg approvato oggi in Aula. Buon lavoro. Segreteria. -- ***Taranto**. Iaia (Fdl), approvato dalla Camera ordine del giorno per il miglioramento infrastrutturale del **porto*** "Continuiamo a lavorare per **Taranto** ed è in questa direzione che si colloca l'ordine del giorno approvato dalla Camera dei Deputati, a prima firma del sottoscritto, nell'ambito del procedimento di conversione del DL "Infrastrutture". Il provvedimento legislativo contiene disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico per il Paese ed il Porto di Taranto rientra certamente in quest'ambito. Per questa ragione ho ritenuto opportuno presentare un ordine del giorno che, ha avuto il parere favorevole da parte del Governo, per far rientrare tra gli impegni di quest'ultimo anche l'obiettivo di porre in essere gli interventi necessari per il completamento delle opere di dragaggio. Come è noto, infatti, i lavori di dragaggio dei fondali sono assolutamente indispensabili per ottenere una profondità maggiore dello specchio di mare dove dovrebbero attraccare le grandi navi. A questo, si collega l'esigenza di ammodernamento della banchina. Sono due interventi tra i più importanti e necessari per un effettivo rilancio del molo polisettoriale a cui si lega la più generale ripresa del porto pugliese. Per una operabilità migliore dell'attuale, è necessario portare i fondali a un pescaggio di 16,50 metri per consentire l'attracco ai terminali di navi più grandi e garantire di conseguenza maggiore movimentazione. Si rimarca il fatto che i lavori banditi con gara a evidenza pubblica sono stati riassegnati alle imprese classificate al secondo posto in graduatoria, dopo che l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha rescisso il contratto con le imprese originariamente affidatarie dell'appalto. I lavori prevedevano la costruzione della vasca di colmata, dove depositare i sedimenti marini del dragaggio, per una quantità di 2,3 milioni di metri cubi, e l'intervento sui fondali. La vasca è stata costruita ma non sottoposta a verifica e quindi non essendoci riscontri sulla sua tenuta, il dragaggio non è stato avviato. I fondi stanziati sono di molto inferiori a quelli necessari, fatto che, oggettivamente, impedisce la realizzazione delle opere pubbliche. Naturalmente, a causa dell'abbandono dei lavori necessari, nel 2023 il porto di Taranto ha subito un brusco arresto dell'attività con una diminuzione notevole rispetto all'anno precedente del totale delle merci movimentate. E' bene precisare che il comitato portuale ha dato il via libera alla nuova Agenzia per il lavoro portuale previsto dalla normativa statale approvata nel corso di questa legislatura, che deve occuparsi, tra gli altri, anche del porto di Taranto. L'obiettivo è di riqualificare professionalmente e ricollocare al

Agenparl

Taranto

assume l'impegno del Governo a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, del completamento delle opere necessarie al porto di Taranto, proprio perché considerate prioritarie e strategiche per lo sviluppo dell'Italia". *Così on. Dario Iaia, deputato FdI/Presidente provinciale FdI Taranto*.

Bonifica sin Crotonese, si riunisce la riunione tecnica presieduta dal commissario Errigo

Durante l'incontro si è discusso della necessità di un nuovo impianto di trattamento e conferimento rifiuti a carico di Eni Rewind CROTONE. Si è tenuta ieri pomeriggio a Crotonese, nella sede operativa della Struttura Commissariale presso il Palazzo della Provincia, la riunione tecnico-operativa di aggiornamento degli interventi pianificati e in via di progettazione riguardanti le aree perimetrate del SIN di Crotonese - Cassano e Cerchiara di Calabria. Alla riunione, presieduta dal Commissario Straordinario Emilio Errigo, erano presenti per la Provincia di Crotonese il Presidente Sergio Ferrari, il vice presidente Fabio Manica e il funzionario esperto ambientale Francesco Galea ; il Sindaco di Crotonese Vincenzo Voce, il Comandante del Compartimento Marittimo e del Porto di Crotonese, Capitano di Vascello delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera Domenico Morello, il dott. Michele Fratini e l'ing. Oriana Capobianco per ISPRA, il Direttore del Dipartimento Provinciale di Crotonese di ARPACAL, dott. Rosario Aloisio insieme alla dott.ssa Serafina Oliverio, l'ing. Angelo Patafio, il dott. Francesco Gratteri e l'ing. Fabio Aquila, funzionari della società pubblica di ingegneria ambientale SOGESID S.p.A., l'ing. Lorena Tedesco e il dott. Lucio D'Amore, funzionari dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Meridionale e Ionio (AdSP).



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Fondi AdSP per Vibo Valentia

Nella foto (da sx): Agostinelli e Romeo. **VIBO VALENTIA** - Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha fatto visita al neosindaco di **Vibo Valentia**, Enzo Romeo, nella sede del Municipio di **Vibo Valentia**. In un'atmosfera di grande cordialità, l'incontro ha consentito di instaurare un proficuo rapporto di sinergia istituzionale. È stata anche l'occasione per approfondire le tematiche relative allo sviluppo del **porto** di **Vibo Valentia** Marina, con al centro le misure infrastrutturali necessarie a garantire lo sviluppo dello scalo portuale vibonese. A tale proposito, il presidente Andrea Agostinelli ha informato il sindaco Enzo Romeo della mancanza di disponibilità di fondi per la riqualificazione delle banchine, che invece necessitano di interventi specifici: ha però, assicurato il sindaco della volontà dell'Ente di intervenire con fondi propri per assicurare almeno i lavori più urgenti, fino alla disponibilità delle somme presenti nell'avanzo di bilancio dell'Ente. L'incontro si è concluso con un rinnovato e cordiale scambio di cooperazione, al fine di mantenere alte le funzionalità dello scalo portuale, con la certezza di una proficua sinergia istituzionale da mettere in atto, anche, nella fase di redazione del nuovo Piano regolatore portuale dello scalo di **Vibo Valentia** Marina per la quale sarà richiesta opportuna collaborazione dell'Amministrazione comunale.



Nella foto (da sx): Agostinelli e Romeo. **VIBO VALENTIA** - Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha fatto visita al neosindaco di Vibo Valentia, Enzo Romeo, nella sede del Municipio di Vibo Valentia. In un'atmosfera di grande cordialità, l'incontro ha consentito di instaurare un proficuo rapporto di sinergia istituzionale. È stata anche l'occasione per approfondire le tematiche relative allo sviluppo del porto di Vibo Valentia Marina, con al centro le misure infrastrutturali necessarie a garantire lo sviluppo dello scalo portuale vibonese. A tale proposito, il presidente Andrea Agostinelli ha informato il sindaco Enzo Romeo della mancanza di disponibilità di fondi per la riqualificazione delle banchine, che invece necessitano di interventi specifici: ha però, assicurato il sindaco della volontà dell'Ente di intervenire con fondi propri per assicurare almeno i lavori più urgenti, fino alla disponibilità delle somme presenti nell'avanzo di bilancio dell'Ente. L'incontro si è concluso con un rinnovato e cordiale scambio di cooperazione, al fine di mantenere alte le funzionalità dello scalo portuale, con la certezza di una proficua sinergia istituzionale da mettere in atto, anche, nella fase di redazione del nuovo Piano regolatore portuale dello scalo di Vibo Valentia Marina per la quale sarà richiesta opportuna collaborazione dell'Amministrazione comunale.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

"Su ponte e porto di Tremestieri niente dialogo con il sindaco" VIDEO

Basile si dice però pronto a riprendere il confronto con il governo di centrodestra: "La campagna elettorale è finita" MESSINA - "Saluterò il nuovo commissario leghista per il porto di Tremestieri". Federico Basile, dopo la nota di alcuni giorni fa, s'affida all'ironia per commentare l'emendamento della Lega approvato nel decreto Infrastrutture. Mette in evidenza il sindaco: "Per il porto di Tremestieri, il Comune ha fatto il massimo, come stazione appaltante senza portafoglio dal 2009, e andava fatto, in caso, due anni fa. Per il ponte sullo Stretto, è stato preso un provvedimento di cui non conoscevo l'esistenza. Si era aperta una linea di dialogo. Ma quando abbiamo mosso delle perplessità oggettive sul progetto, questo dialogo è venuto meno. Mi auguro solo che sia stata una parentesi elettorale. Le europee sono terminate. Ci vuole il confronto nelle sedi istituzionali. Il problema è come la grande opera impatta sulla città". Ma Basile si dice pronto a collaborare "nell'interesse di Messina" con l'area di centrodestra al governo. "Mi auguro che il commissario, con poteri straordinari, interloquirà con il Comune. L'interesse di Messina è che il porto di Tremestieri sia realizzato in tempi più rapidi possibili rispetto all'inizio, che è quasi ventennale. Lo stesso confronto lo auspico sul ponte". Un utl.



Il Nautilus

Focus

La Turchia approva meccanismo di determinazione del proprio prezzo di carbonio

Porto di Istanbul , foto archivio Il Nautilus Istanbul . Il Parlamento turco ha recentemente approvato i piani per un meccanismo di determinazione dei prezzi del carbonio per il settore marittimo del paese. L'emendamento alla legge sui **porti** prevede misure per la Turchia di iniziare a tassare le emissioni del trasporto marittimo. Le tasse saranno riscosse dagli armatori per le emissioni di CO2 rilasciate dalle navi commerciali che entrano e in partenza dai **porti** marittimi turchi. La legge è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale il 9 luglio. Si prevede che la Presidenza emetta un regolamento con orientamenti sui tipi di navi da includere nel campo di applicazione, nel tonnellaggio, nei tassi di emissione e nelle procedure di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni delle navi. Si prevede che questa politica regolamentazione di oltre 10 milioni di tonnellate di CO2, equivalente a quanto il Lussemburgo emette in un anno. Questa approvazione precede il più ampio mercato del carbonio in Europa della Turchia. Nella sua strategia e piano d'azione per la mitigazione dei cambiamenti climatici (CCMSAP) per il 2024 al 2030 (rilasciato all'inizio di quest'anno), il Governo turco propone l'istituzione di un sistema di scambio di quote di emissione (ETS). Tra le altre ragioni, l'ETS cerca di allinearsi con il mercato del carbonio dell'UE e il Meccanismo di Adeguamento alle Frontiere del Carbonio (CBAM). Con l'aumento del traffico di trasbordo dei container dell'UE nei **porti** turchi, le richieste si sono intensificate affinché il sistema ETS dell'UE sia semplificato per evitare la diversione degli scambi marittimi verso paesi terzi. Secondo un aggiornamento dell'EU ETS adottato lo scorso anno dalla Commissione Europea (CE), nessuno dei **porti** turchi rientra nei criteri dei vicini **porti** di trasbordo di container. Questa politica consente alla CE di includere i **porti** di trasbordo non UE nel suo meccanismo di tassazione del carbonio. I dati del Ministro dei Trasporti turco mostrano che il traffico di trasbordo dei container del paese è cresciuto a 1,2 milioni di teu a gennaio-maggio, con un aumento del 54% su base annua. I paesi dell'UE hanno costituito la quota maggiore di destinazioni con 340.000 teu, il 28% del traffico totale. Questa crescita ha portato ad alcune preoccupazioni sul fatto che alcuni vettori potrebbero potenzialmente trasbordare merci attraverso la Turchia per evitare le tasse sul carbonio dell'UE. Oltre a colmare questa lacuna, l'attuazione della sua politica ETS nel trasporto marittimo armonizzerà il commercio marittimo tra la Turchia e uno dei suoi maggiori partner commerciali.



Porto di Istanbul , foto archivio Il Nautilus Istanbul . Il Parlamento turco ha recentemente approvato i piani per un meccanismo di determinazione dei prezzi del carbonio per il settore marittimo del paese. L'emendamento alla legge sui **porti** prevede misure per la Turchia di iniziare a tassare le emissioni del trasporto marittimo. Le tasse saranno riscosse dagli armatori per le emissioni di CO2 rilasciate dalle navi commerciali che entrano e in partenza dai **porti** marittimi turchi. La legge è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale il 9 luglio. Si prevede che la Presidenza emetta un regolamento con orientamenti sui tipi di navi da includere nel campo di applicazione, nel tonnellaggio, nei tassi di emissione e nelle procedure di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni delle navi. Si prevede che questa politica regolamentazione di oltre 10 milioni di tonnellate di CO2, equivalente a quanto il Lussemburgo emette in un anno. Questa approvazione precede il più ampio mercato del carbonio in Europa della Turchia. Nella sua strategia e piano d'azione per la mitigazione dei cambiamenti climatici (CCMSAP) per il 2024 al 2030 (rilasciato all'inizio di quest'anno), il Governo turco propone l'istituzione di un sistema di scambio di quote di emissione (ETS). Tra le altre ragioni, l'ETS cerca di allinearsi con il mercato del carbonio dell'UE e il Meccanismo di Adeguamento alle Frontiere del Carbonio (CBAM). Con l'aumento del traffico di trasbordo dei container dell'UE nei **porti** turchi, le richieste si sono intensificate affinché il sistema ETS dell'UE sia semplificato per evitare la diversione degli scambi marittimi verso paesi terzi. Secondo un aggiornamento dell'EU ETS adottato lo scorso anno dalla Commissione Europea (CE), nessuno dei **porti** turchi rientra nei criteri dei vicini **porti** di trasbordo di container. Questa politica consente alla CE di includere i **porti** di trasbordo non UE nel suo meccanismo di tassazione del carbonio. I dati del Ministro dei Trasporti turco mostrano che il traffico di trasbordo

Il Nautilus

Focus

Accesso a Internet divide i marittimi in 'Haves' e 'Have-Nots'

(Foto courtesy by Mission to Seafarers) Seafarers Happiness Index mostra un modesto aumento del benessere nel secondo trimestre del 2024, ma le preoccupazioni emergono su un settore a 'a due velocità' Londra. Una tendenza dei 'abbienti e non abbienti' sta emergendo nel benessere dei marittimi, anche se il livello medio di felicità continua a migliorare, secondo l'ultimo Seafarers Happiness Index (SHI). L'indice Mission to Seafarers, è un parametro usato dall'industria navale commerciale e dello shipping in generale, per evidenziare il sentimento in mare; ebbene, tale indice (SHI) evidenzia una separazione netta tra due classi di vita in mare per i marittimi, con un 'divario digitale' al centro. I numeri del secondo trimestre riportati dalla Mission to Seafarers mostrano una tendenza positiva nel livello di felicità tra i marittimi. L'indice è aumentato leggermente a 6,99 su una scala di 10, un aumento marginale rispetto al 6,94 del secondo trimestre. La tendenza è ancora in rialzo dopo un minimo storico di 6,3 nell'ultimo trimestre del 2023. Il cambiamento positivo si sta abbassando sui miglioramenti in una serie di aree critiche, tra cui il congedo a terra, i salari, l'addestramento, l'interazione dell'equipaggio e il carico di lavoro. Tuttavia, ci sono ancora carenze percepite nelle opportunità di contatto con la famiglia, il cibo di qualità e la capacità di mantenersi in forma e in salute. Ci sono suggerimenti di un 'divario digitale' quando si tratta di accedere ai vantaggi delle moderne comunicazioni e della connettività in mare, nonché ai diversi livelli di formazione e preparazione per nuovi carburanti e nuove tecnologie per l'equipaggio su diversi tipi di navi. I marittimi che lavorano sulle petroliere stanno segnalando sentimenti di essere ben preparati, qualificati e pronti ad affrontare la sfida dei nuovi carburanti; mentre quelli che lavorano sulle navi dry e container si sentono lasciati fuori dagli sviluppi di prossima generazione. Allo stesso modo, il congedo a terra, un aspetto cruciale per il mantenimento della salute mentale e fisica, è spesso limitato per i marittimi a causa di orari stretti dei **porti**, barriere normative e pratiche incoerenti tra diversi **porti** e aziende. Mentre l'accesso a strutture ricreative come le palestre è essenziale per il mantenimento della salute, la qualità delle attrezzature e degli standard di sicurezza devono spesso essere migliorati. Inoltre, le misure di riduzione dei costi possono portare a pasti monotoni, che influenzano negativamente il morale dell'equipaggio. I marittimi che servono a bordo di navi con connettività satellitare avanzata hanno un privilegio percepito. Sebbene non esplicitamente collegati a un servizio, alcuni marittimi hanno accesso a connessioni ad alta velocità come Starlink, con dati illimitati o ad alta capacità. Altri sono ancora limitati da quote di dati, connessioni lente o totale mancanza di accesso. I marittimi che lavorano su navi a più alta tecnologia e a più alto margine generalmente hanno riportato dati che



(Foto courtesy by Mission to Seafarers) Seafarers Happiness Index mostra un modesto aumento del benessere nel secondo trimestre del 2024, ma le preoccupazioni emergono su un settore a 'a due velocità' Londra. Una tendenza dei 'abbienti e non abbienti' sta emergendo nel benessere dei marittimi, anche se il livello medio di felicità continua a migliorare, secondo l'ultimo Seafarers Happiness Index (SHI). L'indice Mission to Seafarers, è un parametro usato dall'industria navale commerciale e dello shipping in generale, per evidenziare il sentimento in mare; ebbene, tale indice (SHI) evidenzia una separazione netta tra due classi di vita in mare per i marittimi, con un 'divario digitale' al centro. I numeri del secondo trimestre riportati dalla Mission to Seafarers mostrano una tendenza positiva nel livello di felicità tra i marittimi. L'indice è aumentato leggermente a 6,99 su una scala di 10, un aumento marginale rispetto al 6,94 del secondo trimestre. La tendenza è ancora in rialzo dopo un minimo storico di 6,3 nell'ultimo trimestre del 2023. Il cambiamento positivo si sta abbassando sui miglioramenti in una serie di aree critiche, tra cui il congedo a terra, i salari, l'addestramento, l'interazione dell'equipaggio e il carico di lavoro. Tuttavia, ci sono ancora carenze percepite nelle opportunità di contatto con la famiglia, il cibo di qualità e la capacità di mantenersi in forma e in salute. Ci sono suggerimenti di un 'divario digitale' quando si tratta di accedere ai vantaggi delle moderne comunicazioni e della connettività in mare, nonché ai diversi livelli di formazione e preparazione per nuovi carburanti e nuove tecnologie per l'equipaggio su diversi tipi di navi. I marittimi che lavorano sulle petroliere stanno segnalando sentimenti di essere ben preparati, qualificati e pronti ad affrontare la sfida dei nuovi carburanti; mentre quelli che lavorano sulle navi dry e container si sentono lasciati fuori dagli sviluppi di prossima generazione. Allo stesso modo, il congedo a terra, un aspetto cruciale per il mantenimento della salute mentale e fisica, è spesso limitato per i marittimi a causa di orari stretti dei

Il Nautilus

Focus

manifestano una maggiore felicità. Durante il trimestre, i marittimi che lavoravano sulle navi dove l'accesso a internet, garantito via cavo, sono risultati i più felici, seguiti da quelli imbarcati su navi da crociera, ro/ro, portarinfuse, petroliere, navi portacontainer e navi offshore. Quelli che lavoravano su navi general cargo sono risultati i più infelici. Il Seafarers Happiness Index (SHI) è un sondaggio trimestrale condotto dalla Mission to Seafarers, realizzato in collaborazione con Idwal e NorthStandard e sostenuto da Inmarsat. L'indagine offre approfondimenti vitali sui sentimenti e le esperienze degli uomini e delle donne che servono in mare. La natura multiculturale degli equipaggi presenta sia opportunità per arricchire lo scambio culturale sia le sfide nella gestione delle dinamiche sociali, evidenziando la necessità di attività pratiche e sociali per favorire il legame dell'equipaggio. Gli oneri burocratici aggiungono un altro livello di stress, con crescenti documenti e requisiti normativi nonostante la spinta alla digitalizzazione. Andrew Wright, Segretario generale di Mission to Seafarers, ha dichiarato: "Sebbene ci siano ancora molte aree di crescita che richiedono attenzione, il nostro rapporto rivela una traiettoria incoraggiante di costante recupero e stabilizzazione dopo quello che è stato un anno tumultuoso per i marittimi. Sono rincuorato che i responsabili dei nostri marittimi stiano adottando misure per garantire il miglioramento del benessere. Tuttavia, le relazioni di una distinzione tra gli 'abbienti e non abbienti' degli standard di welfare on board sono preoccupanti. Ogni singolo marittimo merita l'accesso ai fondamentali necessari per sostenere una vita sicura e gratificante in mare, tra cui l'accesso al congedo a terra, una connettività decente, buone strutture a bordo e una formazione regolare".

Informare

Focus

Accordo Fincantieri - Accenture per la digitalizzazione di navi, porti e infrastrutture marittime

Folgiero: l'obiettivo è di gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione. Il gruppo navalmeccanico Fincantieri ha stretto un accordo con la società di servizi professionali Accenture con lo scopo di creare un veicolo volto ad accelerare lo sviluppo dei progetti di innovazione tecnologica per la digitalizzazione di navi, **porti** e infrastrutture marittime. In particolare, la collaborazione ha l'obiettivo strategico di creare una "capability" congiunta tra Fincantieri NexTech, società di Fincantieri attiva nello sviluppo di prodotti e servizi digitali per il gruppo, ed Accenture, finalizzata all'accelerazione di alcune iniziative di trasformazione digitale previste dal piano industriale 2023-2027 del gruppo Fincantieri mediante l'adozione di tecnologie avanzate. L'accordo si focalizza su due ambiti prioritari: lo sviluppo della piattaforma tecnologica per l'abilitazione di funzionalità da integrare a bordo nave attraverso prodotti e servizi digitali evoluti, nonché lo sviluppo di soluzioni innovative per la trasformazione digitale di **porti** e infrastrutture marittime, al fine di renderli più smart, sicuri ed efficienti. «Il nostro piano industriale - ha spiegato l'amministratore e direttore generale di Fincantieri, Pierroberto Folgiero - chiarisce che vogliamo essere pionieri nell'industrializzare nuove soluzioni digitali in un'ottica che guarda a gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione. Stiamo allargando con soddisfazione l'ambizione di Fincantieri al dominio logico della nave, facendo leva sulla leadership indiscussa sul dominio fisico, attraverso una serie di soluzioni già validate come l'efficiamento energetico e la manutenzione predittiva. Vediamo in Accenture un partner che rafforzerà la nostra presenza esecutiva in Italia e all'estero, la credibilità con i nostri clienti globali e la capacità di investimento nonché le competenze sul business development dei servizi a livello internazionale». «Questa importante iniziativa con un attore strategico come Fincantieri - ha affermato Mauro Macchi, presidente e amministratore delegato di Accenture Italia - crea le premesse per un importante salto tecnologico che può creare nuovo valore in un settore fondamentale per il nostro Paese e l'economia mondiale. Siamo quindi veramente lieti di iniziare questo percorso e di mettere a disposizione i nostri asset e competenze tecnologiche per creare una capability unica in un comparto di eccellenza del Made in Italy».

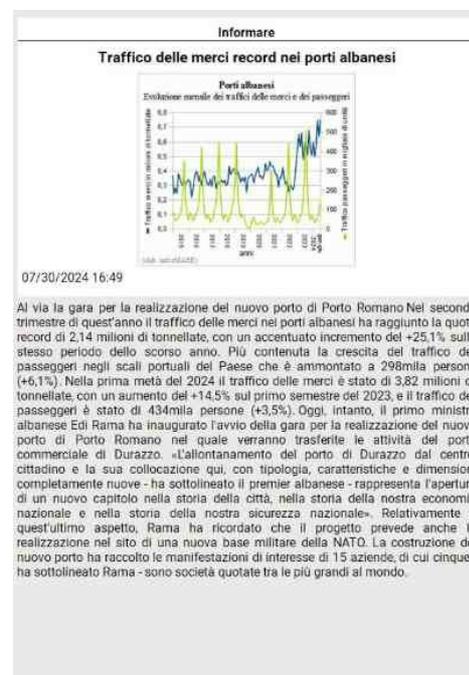
Informare	
Accordo Fincantieri - Accenture per la digitalizzazione di navi, porti e infrastrutture marittime	
07/30/2024 09:24	
<p>Folgiero: l'obiettivo è di gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione. Il gruppo navalmeccanico Fincantieri ha stretto un accordo con la società di servizi professionali Accenture con lo scopo di creare un veicolo volto ad accelerare lo sviluppo dei progetti di innovazione tecnologica per la digitalizzazione di navi, porti e infrastrutture marittime. In particolare, la collaborazione ha l'obiettivo strategico di creare una "capability" congiunta tra Fincantieri NexTech, società di Fincantieri attiva nello sviluppo di prodotti e servizi digitali per il gruppo, ed Accenture, finalizzata all'accelerazione di alcune iniziative di trasformazione digitale previste dal piano industriale 2023-2027 del gruppo Fincantieri mediante l'adozione di tecnologie avanzate. L'accordo si focalizza su due ambiti prioritari: lo sviluppo della piattaforma tecnologica per l'abilitazione di funzionalità da integrare a bordo nave attraverso prodotti e servizi digitali evoluti, nonché lo sviluppo di soluzioni innovative per la trasformazione digitale di porti e infrastrutture marittime, al fine di renderli più smart, sicuri ed efficienti. «Il nostro piano industriale - ha spiegato l'amministratore e direttore generale di Fincantieri, Pierroberto Folgiero - chiarisce che vogliamo essere pionieri nell'industrializzare nuove soluzioni digitali in un'ottica che guarda a gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione. Stiamo allargando con soddisfazione l'ambizione di Fincantieri al dominio logico della nave, facendo leva sulla leadership indiscussa sul dominio fisico, attraverso una serie di soluzioni già validate come l'efficiamento energetico e la manutenzione predittiva. Vediamo in Accenture un partner che rafforzerà la nostra presenza esecutiva in Italia e all'estero, la credibilità con i nostri clienti globali e la capacità di investimento nonché le competenze sul business development dei servizi a livello internazionale». «Questa importante iniziativa con un attore strategico come Fincantieri - ha affermato Mauro Macchi, presidente e amministratore delegato di Accenture Italia - crea le premesse per un importante salto tecnologico che può creare nuovo valore in un settore fondamentale per il nostro Paese e l'economia mondiale. Siamo quindi veramente lieti di iniziare questo percorso e di mettere a disposizione i nostri asset e competenze tecnologiche per creare una capability unica in un comparto di eccellenza del Made in Italy».</p>	

Informare

Focus

Traffico delle merci record nei porti albanesi

Al via la gara per la realizzazione del nuovo porto di Porto Romano. Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nei **porti** albanesi ha raggiunto la quota record di 2,14 milioni di tonnellate, con un accentuato incremento del +25,1% sullo stesso periodo dello scorso anno. Più contenuta la crescita del traffico dei passeggeri negli scali portuali del Paese che è ammontato a 298mila persone (+6,1%). Nella prima metà del 2024 il traffico delle merci è stato di 3,82 milioni di tonnellate, con un aumento del +14,5% sul primo semestre del 2023, e il traffico dei passeggeri è stato di 434mila persone (+3,5%). Oggi, intanto, il primo ministro albanese Edi Rama ha inaugurato l'avvio della gara per la realizzazione del nuovo porto di Porto Romano nel quale verranno trasferite le attività del porto commerciale di Durazzo. «L'allontanamento del porto di Durazzo dal centro cittadino e la sua collocazione qui, con tipologia, caratteristiche e dimensioni completamente nuove - ha sottolineato il premier albanese - rappresenta l'apertura di un nuovo capitolo nella storia della città, nella storia della nostra economia nazionale e nella storia della nostra sicurezza nazionale». Relativamente a quest'ultimo aspetto, Rama ha ricordato che il progetto prevede anche la realizzazione nel sito di una nuova base militare della NATO. La costruzione del nuovo porto ha raccolto le manifestazioni di interesse di 15 aziende, di cui cinque - ha sottolineato Rama - sono società quotate tra le più grandi al mondo.



Informatore Navale

Focus

La Ignazio Messina & C. accelera con una nuova nave da 6300 TEU

Ulteriore ampliamento della flotta con l'entrata in servizio della Jolly Bianco, la seconda nave più grande della flotta del Gruppo armatoriale, portuale e logistico Ignazio Messina & C. Spa di **Genova** che conferma un momento particolarmente positivo di sviluppo e quindi di implementazione del piano industriale varato qualche mese fa **Genova**, 29 luglio 2024 - Nella rada del porto di Singapore, è avvenuta la consegna della nuova nave portacontainer, gemella della Jolly Verde, a oggi la più grande nave della flotta Messina entrata in servizio nell'aprile scorso. Battezzata Jolly Bianco, la nuova unità lunga 283 metri per 40 di larghezza, è armata con un equipaggio composto da 23 membri, 17 dei quali italiani tra cui il Comandante Salvatore Cammareri di La Spezia. Costruita nel 2007, la Jolly Bianco è in grado di trasportare 6300 container TEU e, una volta riposizionata nei prossimi giorni in Mediterraneo, verrà impiegata sulla linea per Mar Rosso, Golfo Arabo, India e Pakistan; mercati questi che stanno sostenendo in modo convinto il loro export anche verso l'Italia.



Fincantieri e Accenture insieme per guidare l'innovazione industriale verso navi e infrastrutture marittime digitali

Fincantieri e Accenture annunciano l'intenzione di unire le forze per creare un veicolo volto ad accelerare lo sviluppo dei progetti di innovazione tecnologica per la digitalizzazione di navi, **porti** e infrastrutture marittime. La collaborazione ha l'obiettivo strategico di creare una "capability" congiunta tra Fincantieri NexTech, società di Fincantieri attiva nello sviluppo di prodotti e servizi digitali per il Gruppo, ed Accenture, finalizzata all'accelerazione di alcune iniziative di trasformazione digitale previste dal Piano Industriale 2023-2027 del Gruppo Fincantieri mediante l'adozione di tecnologie avanzate. L'accordo si focalizza su due ambiti prioritari: lo sviluppo della piattaforma tecnologica per l'abilitazione di funzionalità da integrare a bordo nave attraverso prodotti e servizi digitali evoluti, nonché lo sviluppo di soluzioni innovative per la trasformazione digitale di **porti** e infrastrutture marittime, al fine di renderli più smart, sicuri ed efficienti. Pierroberto Folgiero, Amministratore e Direttore Generale di Fincantieri, ha dichiarato: " Il nostro Piano Industriale chiarisce che vogliamo essere pionieri nell'industrializzare nuove soluzioni digitali in un'ottica che guarda a gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione. Stiamo allargando con soddisfazione l'ambizione di Fincantieri al dominio logico della nave, facendo leva sulla leadership indiscussa sul dominio fisico, attraverso una serie di soluzioni già validate come l'efficientamento energetico e la manutenzione predittiva. Vediamo in Accenture un partner che contribuirà capacità esecutiva in Italia e all'estero e la credibilità con i nostri clienti globali, oltre a capacità di investimento e competenze sul business development dei servizi a livello internazionale ". Mauro Macchi, Presidente e Amministratore Delegato di Accenture Italia, ha commentato: " Questa importante iniziativa con un attore strategico come Fincantieri crea le premesse per un importante salto tecnologico che può creare nuovo valore in un settore fondamentale per il nostro Paese e l'economia mondiale. Siamo quindi veramente lieti di iniziare questo percorso e di mettere a disposizione i nostri asset e competenze tecnologiche per creare una capability unica in un comparto di eccellenza del Made in Italy ".



07/30/2024 11:59

Fincantieri e Accenture annunciano l'intenzione di unire le forze per creare un veicolo volto ad accelerare lo sviluppo dei progetti di innovazione tecnologica per la digitalizzazione di navi, porti e infrastrutture marittime. La collaborazione ha l'obiettivo strategico di creare una "capability" congiunta tra Fincantieri NexTech, società di Fincantieri attiva nello sviluppo di prodotti e servizi digitali per il Gruppo, ed Accenture, finalizzata all'accelerazione di alcune iniziative di trasformazione digitale previste dal Piano Industriale 2023-2027 del Gruppo Fincantieri mediante l'adozione di tecnologie avanzate. L'accordo si focalizza su due ambiti prioritari: lo sviluppo della piattaforma tecnologica per l'abilitazione di funzionalità da integrare a bordo nave attraverso prodotti e servizi digitali evoluti, nonché lo sviluppo di soluzioni innovative per la trasformazione digitale di porti e infrastrutture marittime, al fine di renderli più smart, sicuri ed efficienti. Pierroberto Folgiero, Amministratore e Direttore Generale di Fincantieri, ha dichiarato: " Il nostro Piano Industriale chiarisce che vogliamo essere pionieri nell'industrializzare nuove soluzioni digitali in un'ottica che guarda a gestire l'intero ciclo di vita del prodotto nave e non più solo la costruzione. Stiamo allargando con soddisfazione l'ambizione di Fincantieri al dominio logico della nave, facendo leva sulla leadership indiscussa sul dominio fisico, attraverso una serie di soluzioni già validate come l'efficientamento energetico e la manutenzione predittiva. Vediamo in Accenture un partner che contribuirà capacità esecutiva in Italia e all'estero e la credibilità con i nostri clienti globali, oltre a capacità di investimento e competenze sul business development dei servizi a livello internazionale ". Mauro Macchi, Presidente e Amministratore Delegato di Accenture Italia, ha commentato: " Questa importante iniziativa con un attore strategico come Fincantieri crea le premesse per un importante salto tecnologico che può creare nuovo valore in un settore fondamentale per il nostro

Informazioni Marittime

Focus

Utili Finnlines in calo ma i passeggeri crescono

Per la compagnia del gruppo Grimaldi primo semestre all'insegna della nuova linea tra i porti di Malmö, in Svezia, e winoujcie, in Polonia. La società armatoriale finlandese Finnlines, parte del gruppo Grimaldi Euromed, ha registrato nel primo semestre di quest'anno ricavi per 358 milioni di euro, in crescita del 6 per cento circa (336,4 milioni nel 2023). Gli utili prima di interessi, imposte, ammortamenti e svalutazioni, l'Ebitda, ammonta a 83,7 milioni, circa il 6 per cento in meno (89,6 milioni nel 2023). Nel periodo di riferimento gennaio-giugno Finnlines ha trasportato 400 mila unità di carico (356.000 nel 2023), 47mila auto (356.000 nel 2023) e 658 mila tonnellate di merci non unitizzate (707.000). In totale hanno viaggiato 409 mila (306 mila) passeggeri privati e autisti professionisti. Il numero di passeggeri privati è più che raddoppiato sulla rotta tra Finlandia e Svezia via Isole Åland (Naantali-Långnäs-Kapellskär) dopo l'introduzione di due nuove navi Superstar. Finnlines ha aperto una nuova linea tra Malmö (Svezia) e winoujcie (Polonia) il 10 aprile scorso, con l'inaugurazione ufficiale il 28 maggio nel porto di Malmö. L'economia polacca è cresciuta più rapidamente rispetto a molti altri paesi europei negli ultimi trent'anni e la nuova rotta ne testimonia lo sviluppo. La nuova rotta impiega la nave ro-pax Finnfellow. Le prospettive per l'economia globale sembrano migliorare gradualmente durante la seconda metà del 2024. A giugno la Banca centrale europea (BCE) ha deciso di ridurre i tassi di interesse di 0,25 punti percentuali. Questa decisione dovrebbe dare una piccola spinta ai consumi privati. Tuttavia la BCE ha ancora bisogno di rapidi tagli dei tassi per generare più attività industriale e una vera crescita economica nell'area Ue. Il nostro programma da 500 milioni per nuove costruzioni di Finnlines è ormai completo da febbraio scorso con l'ingresso di Finnicanopus, che ha iniziato a operare da Naantali via Långnäs a Kapellskär. Negli ultimi due anni sono state consegnate altre quattro nuove navi, un'altra nave ro-pax e tre navi ro-ro, che hanno tutte notevolmente aumentato la capacità della flotta. «Finnlines ha una visione chiara nella sua strategia verde e pertanto investirà ancora di più nella sostenibilità e nella salvaguardia dell'ambiente», commenta Tom Pippingsköld, president e CEO di Finnlines. «Finnlines sta attualmente valutando un altro programma di investimento verde da 400-500 milioni di euro sulla rotta Finlandia-Germania (rotta Helsinki-Travemünde). Continuando a investire di più nella tecnologia verde e nelle imbarcazioni alimentate a carburante verde, ridurremo ulteriormente l'impronta di CO2 dei nostri clienti e gli investimenti ci consentiranno di rimanere il vettore verde numero uno nel Mar Baltico». Condividi Tag finnlines Articoli correlati.



07/30/2024 14:27

Per la compagnia del gruppo Grimaldi primo semestre all'insegna della nuova linea tra i porti di Malmö, in Svezia, e Winoujcie, in Polonia. La società armatoriale finlandese Finnlines, parte del gruppo Grimaldi Euromed, ha registrato nel primo semestre di quest'anno ricavi per 358 milioni di euro, in crescita del 6 per cento circa (336,4 milioni nel 2023). Gli utili prima di interessi, imposte, ammortamenti e svalutazioni, l'Ebitda, ammonta a 83,7 milioni, circa il 6 per cento in meno (89,6 milioni nel 2023). Nel periodo di riferimento gennaio-giugno Finnlines ha trasportato 400 mila unità di carico (356.000 nel 2023), 47mila auto (356.000 nel 2023) e 658 mila tonnellate di merci non unitizzate (707.000). In totale hanno viaggiato 409 mila (306 mila) passeggeri privati e autisti professionisti. Il numero di passeggeri privati è più che raddoppiato sulla rotta tra Finlandia e Svezia via Isole Åland (Naantali-Långnäs-Kapellskär) dopo l'introduzione di due nuove navi Superstar. Finnlines ha aperto una nuova linea tra Malmö (Svezia) e Winoujcie (Polonia) il 10 aprile scorso, con l'inaugurazione ufficiale il 28 maggio nel porto di Malmö. L'economia polacca è cresciuta più rapidamente rispetto a molti altri paesi europei negli ultimi trent'anni e la nuova rotta ne testimonia lo sviluppo. La nuova rotta impiega la nave ro-pax Finnfellow. Le prospettive per l'economia globale sembrano migliorare gradualmente durante la seconda metà del 2024. A giugno la Banca centrale europea (BCE) ha deciso di ridurre i tassi di interesse di 0,25 punti percentuali. Questa decisione dovrebbe dare una piccola spinta ai consumi privati. Tuttavia la BCE ha ancora bisogno di rapidi tagli dei tassi per generare più attività industriale e una vera crescita economica nell'area Ue. Il nostro programma da 500 milioni per nuove costruzioni di Finnlines è ormai completo da febbraio scorso con l'ingresso di Finnicanopus, che ha iniziato a operare da Naantali via Långnäs a Kapellskär. Negli ultimi due anni sono state consegnate altre quattro nuove navi, un'altra nave ro-pax e tre navi ro-ro, che hanno tutte notevolmente aumentato la capacità della flotta.

Vecchio proiettile a Calafuria

Nella cartina: La zona provvisoriamente interdetta. LIVORNO - A seguito del ritrovamento di un presunto ordigno bellico sott'acqua tra gli scogli di punta Pacchiano in Calabria, una delle zone balneari libere più amate dai livornesi è stata interdetta con un'ordinanza "a scopo cautelativo" della capitaneria di porto. La sabato è stata anche vietata la navigazione del tratto di mare circostante. L'Ufficio Demanio Marittimo del Comune ha deciso di "interdire in via cautelativa, il transito, la sosta e la permanenza a persone, cose, animali ed a mezzi non autorizzati, nell'area demaniale marittima Punta Pacchiano - Calafuria". Nell'avviso, inviato alla sala operativa della Polizia Locale, la Capitaneria ha reso noto di aver individuato, grazie a una segnalazione, un oggetto metallico cilindrico, di circa 20/30 centimetri (appunto un presunto ordigno bellico, probabilmente un vecchio proiettile), adagiato su un fondale di circa 1 metro tra gli scogli di una insenatura, posizione LAT. 43°28',0941N LONG.010° 20.2238'E. La Capitaneria ha richiesto l'intervento del Nucleo SDAI (Artificieri) La **Spezia** per eventuale rimozione e brillamento. Nel frattempo per motivi di sicurezza nessuno da sabato si può avvicinare alla zona, nè via mare nè via terra, fino all'operazione di bonifica, che avvenuta due giorni dopo.



Grimaldi Euromed: il Parlamento ratifica la concessione nel porto di Heraklion

Giulia Sarti

NAPOLI Il Parlamento greco ha ratificato in questi giorni l'accordo di concessione del porto di Heraklion a Grimaldi Euromed Spa e Minoan Lines. Il disegno di legge approvato relativo al contratto di concessione per l'uso e lo sfruttamento di determinati spazi e beni all'interno del porto ha un valore di 80 milioni di euro, come confermato dal Gruppo Grimaldi. A Dicembre scorso la firma dell'accordo di compravendita, con la cessione e il trasferimento di una quota di maggioranza del capitale dell'Autorità portuale di Heraklion a Holding of Heraklion Port S.A., consorzio formato da Grimaldi Euromed spa e Minoan Lines, dopo la gara bandita in Grecia. Il gruppo partenopeo ha acquisito in quella data il 67% del capitale della società che gestisce il porto più grande e trafficato dell'isola di Creta, il restante 33% è detenuto dallo stato. Ora la società avrà nove mesi di tempo per presentare il piano generale rivisto per il porto, che sarà sottoposto a revisione fino a quando non riceverà l'approvazione finale per l'attuazione. Il corrispettivo annuo che l'investitore offrirà in relazione a qualsiasi periodo di tempo sarà pari al 3,5% delle vendite annuali complessive dell'Autorità portuale di Heraklion SA. Il programma di investimenti del gruppo italiano prevede un ulteriore sfruttamento della posizione strategica del porto nel Mediterraneo orientale con uno sviluppo del settore crocieristico, dei flussi commerciali, di passeggeri e merci, ma anche del trasporto di nuovi veicoli con una percorso di trasformazione verde dello scalo attraverso gli investimenti in fonti energetiche rinnovabili.



Msc e gli austriaci: "Stavamo per investire altrove"

Il retroscena dell'accordo siglato a Roma per la reindustrializzazione del sito di Bagnoli. "Convinti dalla posizione strategica del porto" Innoway era pronta a investire altrove, in Slovenia e Portogallo, prima dell'opportunità di Trieste. I protagonisti hanno parlato anche del retroscena dalla trattativa, dopo la firma dell'accordo di programma che ha sancito la cessione di Wärtsilä a due anni dall'apertura della crisi. Figura chiave: Nicola Lelli, il massimo dirigente di MSC in Austria, che conosce Trieste avendoci vissuto un paio di anni. "Questa posizione per noi strategica del porto di Trieste - dice Lelli - ci ha attratto e ha fatto sì che siamo riusciti a portare a casa questo progetto. Abbiamo iniziato a esplorare questa possibilità alla fine dell'anno scorso e siamo usciti allo scoperto a marzo: in questo periodo abbiamo fatto tutte le verifiche del caso". Innoway è una partecipata alla pari tra Medlog del gruppo MSC e l'austriaca Innofreight, specializzata nella costruzione di carri ferroviari, il prodotto da realizzare a Bagnoli della Rosandra. Tra i firmatari il proprietario dell'azienda stiriana, Peter Wanek. "Vorremmo costruire circa mille vagoni all'anno - spiega - e la settimana scorsa ho avuto l'opportunità di parlare con una quindicina di dipendenti. Mi hanno fatto una bella impressione". La piena occupazione dei 262 lavoratori in esubero entro il 2027, ma potrebbero servirne altri. "Speriamo, vorremmo creare un centro per la manutenzione dei vagoni, forse anche per le locomotive e così lavorano più persone". Per l'amministratore delegato di Wärtsilä Italia Michele Cafagna sono stati due anni duri: non sono mancati scontri con le istituzioni, con i sindacati e persino con Confindustria. "Non è stato facile, però è un grande passo avanti per il territorio. Da adesso continuiamo a costruire valore e opportunità per il territorio con due grandi aziende insediate: MSC al fianco di Wärtsilä". Wärtsilä che continuerà a operare in Italia con il cosiddetto service dando lavoro a oltre 600 persone, perlopiù a Trieste. Rimarrà nell'impianto di Bagnoli.



Shipping Italy

Focus

Al prossimo SHIPPING ITALY Tennis Tournament all'asta gli articoli dei campioni italiani

Economia Durante le premiazioni in programma la sera del 6 settembre tutti gli intervenuti potranno aggiudicarsi i completini da gara indossati e autografati dai top player nei mesi scorsi di Redazione SHIPPING ITALY. La seconda edizione del SHIPPING ITALY Tennis Tournament in programma a **Genova** dal 31 agosto al 6 settembre prossimi si arricchisce di nuove iniziative benefiche per gli appassionati che parteciperanno alla competizione e per chi assisterà alle finali seguite dalle premiazioni. Proprio durante l'aperitivo che farà seguito al termine delle finali, e durante il quale verranno consegnati i premi ai vincitori e ai finalisti, oltre al sorteggio della crociera Msc e ad altri riconoscimenti, si terrà un'asta benefica gestita da "Champions Give Back" grazie alla quale verranno venduti al migliore offerente capi sportivi e articoli da tennis usati e autografati dai campioni italiani del circuito maschile e femminile. Recentemente sono stati aggiudicati sul sito di "Champions Give back" il completino da gara con cui Luca Nardi ha giocato le Next Gen Finals a Jeddah, la tenuta con cui Lorenzo Musetti è sceso in campo al Master 1000 a Toronto 2023, la canotta indossata da Jasmine Paolini al torneo di Wimbledon sul centrale in sessione serale contro Kvitova e i pantaloncini con cui sempre Paolini ha disputato un match agli Australian Open a Melbourne. "La nostra missione è quella di creare un ponte tra gli atleti di successo e le organizzazioni benefiche, offrendo agli appassionati dello sport l'opportunità di acquistare prodotti unici e di contribuire al sostegno di cause importanti. Attraverso le nostre aste online miriamo a valorizzare gli articoli personali dei grandi campioni, offrendo loro una nuova vita e donando i ricavi alle associazioni benefiche che hanno un impatto significativo nella nostra comunità" spiega Federica Riccadonna, fondatrice di Champions Give Back, nonché Maestra Nazionale F.i.t. e International Coach Gptca. Questa asta benefica, aperta a tutti quelli che saranno presenti alla cerimonia di premiazione, si aggiunge alla scelta di devolvere l'intero incasso delle iscrizioni del SHIPPING ITALY Tennis Tournament alla Onlus Il Porto dei Piccoli, associazione nata nel 2005 per portare il mare e la cultura del porto a tutti i bambini e i ragazzi che affrontano la malattia presso l'ospedale pediatrico Gaslini di **Genova** perché attraverso il gioco possano ritrovare momenti di serenità e svago. Fino al prossimo 23 agosto sono aperte le iscrizioni ai tabelloni di singolare maschile e di doppio misto (terza e quarta categoria Fitp). I match si disputeranno in ora serale durante la settimana e durante il giorno nel weekend in parallelo alla XX edizione del torneo professionistico Aon Open Challenger - Memorial Giorgio Messina presso i campi della Nuova Valletta - Parco dello Sport di Valletta Cambiaso. Per iscriversi basta essere a vario titolo impiegati nel mondo dello shipping e dei trasporti. Per partecipare è richiesta la tessera FITP agonistica o non agonistica valida per l'anno in corso. Per



Shipping Italy
 Al prossimo SHIPPING ITALY Tennis Tournament all'asta gli articoli dei campioni italiani
 07/30/2024 12:39 Nicola Capuzzo

Economia Durante le premiazioni in programma la sera del 6 settembre tutti gli intervenuti potranno aggiudicarsi i completini da gara indossati e autografati dai top player nei mesi scorsi di Redazione SHIPPING ITALY. La seconda edizione del SHIPPING ITALY Tennis Tournament in programma a Genova dal 31 agosto al 6 settembre prossimi si arricchisce di nuove iniziative benefiche per gli appassionati che parteciperanno alla competizione e per chi assisterà alle finali seguite dalle premiazioni. Proprio durante l'aperitivo che farà seguito al termine delle finali, e durante il quale verranno consegnati i premi ai vincitori e ai finalisti, oltre al sorteggio della crociera Msc e ad altri riconoscimenti, si terrà un'asta benefica gestita da "Champions Give Back" grazie alla quale verranno venduti al migliore offerente capi sportivi e articoli da tennis usati e autografati dai campioni italiani del circuito maschile e femminile. Recentemente sono stati aggiudicati sul sito di "Champions Give back" il completino da gara con cui Luca Nardi ha giocato le Next Gen Finals a Jeddah, la tenuta con cui Lorenzo Musetti è sceso in campo al Master 1000 a Toronto 2023, la canotta indossata da Jasmine Paolini al torneo di Wimbledon sul centrale in sessione serale contro Kvitova e i pantaloncini con cui sempre Paolini ha disputato un match agli Australian Open a Melbourne. "La nostra missione è quella di creare un ponte tra gli atleti di successo e le organizzazioni benefiche, offrendo agli appassionati dello sport l'opportunità di acquistare prodotti unici e di contribuire al sostegno di cause importanti. Attraverso le nostre aste online miriamo a valorizzare gli articoli personali dei grandi campioni, offrendo loro una nuova vita e donando i ricavi alle associazioni benefiche che hanno un impatto significativo nella nostra comunità" spiega Federica Riccadonna, fondatrice di Champions Give Back, nonché Maestra Nazionale F.i.t. e International Coach Gptca. Questa asta benefica, aperta a tutti quelli che saranno presenti alla cerimonia di

Shipping Italy

Focus

info su modalità di partecipazione al torneo e opportunità di sponsorship scrivere a segreteria@alocinmedia.it oppure chiamare il numero +39 0109703071 Silver sponsor del SHIPPING ITALY Tennis Tournament è il brand di orologi e strumenti digitali Garmin (leader mondiale nella tecnologia GPS per l'automotive, la nautica, l'aviazione, lo sport, il fitness e l'outdoor), in co-marketing con la Gioielleria Natoli che fornirà anche preziosi premi per finalisti e vincitori. A bordo della competizione come Bronze sponsor è salito Wegal , studio legale focalizzato su shipping e trasporti, M&A e ristrutturazioni. Così com'era avvenuto anche l'anno scorso, MSC Crociere supporterà anche la seconda edizione del SHIPPING ITALY Tennis Tournament mettendo in palio fra i partecipanti alla competizione una settimana di vacanza a bordo della nuovissima nave MSC World Europa, la nuova ammiraglia della flotta. Il voucher, della durata di 12 mesi e valido per una settimana di vacanza nel Mediterraneo per due persone, sarà sorteggiato fra tutti gli iscritti e consegnato durante la premiazione in programma nel tardo pomeriggio di mercoledì 6 settembre.

Shipping Italy

Focus

Fincantieri in trattativa per altre 6+2 navi da crociera destinate a Carnival, Aida (e forse Costa)

Cantieri Sul tavolo una commessa da almeno 8 miliardi di euro per scafi da oltre 150.000 tonnellate di stazza da costruire a **Genova** o Marghera di Nicola Capuzzo Da e per Fincantieri arrivano buone notizie sia in termini di risultati che di nuovi ordini per commesse relative alla costruzione anche di navi da crociera. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, infatti, il gruppo navalmecanico guidato da Pierroberto Folgiero sarebbe in negoziazione con il colosso americano Carnival Corporation per la costruzione di una nuova serie di navi destinate ai marchi Aida, Carnival Cruise Line e forse, in un secondo tempo, anche Costa. Più precisamente quello sul tavolo della contrattazione sarebbe un ordine composto da sei nuove navi (più ulteriori due in opzione) da almeno 150.000 tonnellate di stazza lorda e con consegne attese dal 2029. Con ogni probabilità a costruirle sarebbero gli stabilimenti Fincantieri di **Genova** Sestri Ponente e/o di Marghera. Il valore della commessa si aggirerebbe intorno agli 8 miliardi di euro per il blocco delle prime sei. Che il mercato delle crociere sia in grande ripresa lo dimostrano i risultati delle ultime trimestrali delle compagnie di navigazione così come l'orderbook dei cantieri che sono tornati a gonfiarsi di lavoro. Proprio Fincantieri ha appena reso noto un balzo del 16% dei suoi utili nel primo semestre dell'anno saliti a 214 milioni di euro (231,31 milioni di dollari) e un aumento di sei volte del proprio portafoglio ordini a 7,6 miliardi di euro, grazie al traino principalmente dai settori crociera e difesa. I ricavi sono rimasti stabili a 3,68 miliardi di euro, ma i ricavi della cantieristica, pari al 69% del totale, sono diminuiti a causa delle modifiche apportate al programma di produzione di alcune navi. Nella sua trimestrale Fincantieri sottolinea il "consolidamento nel comparto delle navi da crociera, con maxi ordini acquisiti o in pipeline. Prosegue con successo - scrive il cantiere - la strategia commerciale nel settore delle navi da crociera con l'acquisizione di maxi ordini per navi di media e grande capacità e con importanti accordi commerciali che estendono al 2036 la visibilità del carico di lavoro complessivo del Gruppo, garantendo la piena saturazione dei cantieri". Tra questi l'intesa firmata ad aprile 2024 con Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. che "segna una nuova pagina della storia di Fincantieri, con un contratto che prevede 6 navi per i brand Regent Seven Seas Cruises e Oceania Cruises e una Lettera di Intenti per 4 navi jumbo, da circa 200 mila tonnellate di stazza lorda, per il brand Norwegian Cruise Line. A ulteriore conferma della propria leadership nel settore, in data 23 luglio 2024 Fincantieri ha siglato un accordo con Carnival Corporation & plc per la progettazione, l'ingegnerizzazione e la costruzione di 3 nuove navi da crociera per il brand Carnival Cruise Line. Le unità appartengono a nuova classe di navi alimentate a gas naturale liquefatto (Lng) con una stazza lorda di circa 230 mila tonnellate, le più grandi mai costruite da Fincantieri,



Cantieri Sul tavolo una commessa da almeno 8 miliardi di euro per scafi da oltre 150.000 tonnellate di stazza da costruire a Genova o Marghera di Nicola Capuzzo Da e per Fincantieri arrivano buone notizie sia in termini di risultati che di nuovi ordini per commesse relative alla costruzione anche di navi da crociera. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, infatti, il gruppo navalmecanico guidato da Pierroberto Folgiero sarebbe in negoziazione con il colosso americano Carnival Corporation per la costruzione di una nuova serie di navi destinate ai marchi Aida, Carnival Cruise Line e forse, in un secondo tempo, anche Costa. Più precisamente quello sul tavolo della contrattazione sarebbe un ordine composto da sei nuove navi (più ulteriori due in opzione) da almeno 150.000 tonnellate di stazza lorda e con consegne attese dal 2029. Con ogni probabilità a costruirle sarebbero gli stabilimenti Fincantieri di Genova Sestri Ponente e/o di Marghera. Il valore della commessa si aggirerebbe intorno agli 8 miliardi di euro per il blocco delle prime sei. Che il mercato delle crociere sia in grande ripresa lo dimostrano i risultati delle ultime trimestrali delle compagnie di navigazione così come l'orderbook dei cantieri che sono tornati a gonfiarsi di lavoro. Proprio Fincantieri ha appena reso noto un balzo del 16% dei suoi utili nel primo semestre dell'anno saliti a 214 milioni di euro (231,31 milioni di dollari) e un aumento di sei volte del proprio portafoglio ordini a 7,6 miliardi di euro, grazie al traino principalmente dai settori crociera e difesa. I ricavi sono rimasti stabili a 3,68 miliardi di euro, ma i ricavi della cantieristica, pari al 69% del totale, sono diminuiti a causa delle modifiche apportate al programma di produzione di alcune navi. Nella sua trimestrale Fincantieri sottolinea il "consolidamento nel comparto delle navi da crociera, con maxi ordini acquisiti o in pipeline. Prosegue con successo - scrive il cantiere - la strategia commerciale nel settore delle navi da crociera con l'acquisizione di maxi ordini per navi di media e

Shipping Italy

Focus

con consegne previste fino al 2033". Come detto l'orderbook sembra destinato ad arricchirsi ancora nel prossimo futuro con una nuova commessa da 6+2 navi che, soprattutto per ciò che riguarda le opzioni, potrebbe rivedere il marchio Costa come destinatario di naviglio fresco di nuova costruzione. Sul fronte dei risultati economici Fincantieri ha fatto sapere che "al 30 giugno 2024 il backlog si attesta a euro 27,4 miliardi, in aumento del 18,7% rispetto a dicembre 2023, con un carico di lavoro complessivo (corrispondente alla somma di backlog e soft backlog) a livelli record pari a euro 41,1 miliardi (5,4 volte i ricavi del 2023), supportato da una forte spinta commerciale in tutti i settori di attività. La redditività del Gruppo è in forte progresso, con un Ebitda a euro 214 milioni, in aumento del 15,6% rispetto al primo semestre del 2023, e un Ebitda margin al 5,8% (+80 punti base rispetto ai primi sei mesi del 2023)". A proposito della flessione registrata dai ricavi nel settore Shipbuilding il cantiere menziona come causa "la ridefinizione dei piani di produzione di alcune navi, concordata con gli armatori, con un maggiore sviluppo delle attività di produzione atteso nel secondo semestre dell'anno, periodo nel quale è anche prevista l'operatività del contratto di vendita per due PPA (Pattugliatori Polivalenti di Altura) al Ministero della Difesa indonesiano".

Crociere, Astro Ocean Cruises torna in pista dopo 4 anni di stop

Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella cookie policy. Per quanto riguarda la pubblicità, noi e 876 terze parti selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e l'identificazione attraverso la scansione del dispositivo, al fine di.

The Medi Telegraph

Crociere, Astro Ocean Cruises torna in pista dopo 4 anni di stop

07/30/2024 12:07

Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella cookie policy. Per quanto riguarda la pubblicità, noi e 876 terze parti selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e l'identificazione attraverso la scansione del dispositivo, al fine di.