



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 06 settembre 2024**



Prime Pagine

06/09/2024	Corriere della Sera Prima pagina del 06/09/2024	5
06/09/2024	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 06/09/2024	6
06/09/2024	Il Foglio Prima pagina del 06/09/2024	7
06/09/2024	Il Giornale Prima pagina del 06/09/2024	8
06/09/2024	Il Giorno Prima pagina del 06/09/2024	9
06/09/2024	Il Manifesto Prima pagina del 06/09/2024	10
06/09/2024	Il Mattino Prima pagina del 06/09/2024	11
06/09/2024	Il Messaggero Prima pagina del 06/09/2024	12
06/09/2024	Il Resto del Carlino Prima pagina del 06/09/2024	13
06/09/2024	Il Secolo XIX Prima pagina del 06/09/2024	14
06/09/2024	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 06/09/2024	15
06/09/2024	Il Tempo Prima pagina del 06/09/2024	16
06/09/2024	Italia Oggi Prima pagina del 06/09/2024	17
06/09/2024	La Nazione Prima pagina del 06/09/2024	18
06/09/2024	La Repubblica Prima pagina del 06/09/2024	19
06/09/2024	La Stampa Prima pagina del 06/09/2024	20
06/09/2024	MF Prima pagina del 06/09/2024	21

Primo Piano

05/09/2024	corriereadriatico.it Porti, la Blue Economy vola a 59 miliardi. Verso un milione di occupati	22
------------	--	----

05/09/2024	ilgazzettino.it	25
Porti, la Blue Economy vola a 59 miliardi. Verso un milione di occupati		
05/09/2024	ilmattino.it	28
Porti, la Blue Economy vola a 59 miliardi. Verso un milione di occupati		

Trieste

05/09/2024	Sea Reporter	31
Sebago® rinnova la sua presenza agli appuntamenti nautici italiani del 2024: il Salone Nautico di Genova e la Barcolana di Trieste		
05/09/2024	Shipping Italy	32
"Una riforma dei porti verso il modello Spa aiuterebbe un recupero di efficienza e redditività"		

Genova, Voltri

05/09/2024	Il Nautilus	35
CONCLUDE CON SUCCESSO LE PROVE IN MARE DI GNV POLARIS		
05/09/2024	Informatore Navale	36
CONCLUDE CON SUCCESSO LE PROVE IN MARE DI "GNV POLARIS"		

Ravenna

05/09/2024	RavennaNotizie.it	37
Sabato 7 e domenica 8 settembre divieto di accesso al tratto conclusivo delle dighe foranee di Marina e Porto Corsini		
05/09/2024	ravennawebtv.it	38
Autorità Portuale: chiusura dei tratti finali di alcune dighe per una manifestazione di pesca sportiva		

Livorno

05/09/2024	Agenparl	39
Cerimonie e iniziative per l'81° Anniversario della Proclamazione dell'Armistizio dell'8 settembre '43		
05/09/2024	Messaggero Marittimo	41
Tdt: la prima nave a LNG al terminal livornese		<i>Giulia Sarti</i>
05/09/2024	Shipping Italy	42
Appodata per la prima volta al Terminal Darsena Toscana una portacontainer alimentata a Gnl		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

05/09/2024	Informazioni Marittime	43
Ancona, via ai lavori per la nuova illuminazione nel Porto antico		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

05/09/2024	CivOnline	44
<hr/>		
05/09/2024	La Provincia di Civitavecchia	45
<hr/>		

Taranto

05/09/2024	Shipping Italy	46
<hr/>		

Focus

05/09/2024	FerPress	48
<hr/>		
05/09/2024	Informare	49
<hr/>		
05/09/2024	Informatore Navale	50
<hr/>		
05/09/2024	Informazioni Marittime	51
<hr/>		
05/09/2024	Sea Reporter	53
<hr/>		
05/09/2024	Shipping Italy	55
<hr/>		
05/09/2024	Shipping Italy	56
<hr/>		
05/09/2024	Shipping Italy	57
<hr/>		
05/09/2024	Shipping Italy	58
<hr/>		
05/09/2024	The Medi Telegraph	59
<hr/>		
05/09/2024	The Medi Telegraph	60
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

BELLINI
Canella
dal 1947



Sarà al Fuoricinema
Il regista Riondino:
«Il lavoro è dignità»
di **Renato Franco**
a pagina 39

Alessandro Barbero
CAPORETTO

Il libro di Barbero
Caporetto, ragioni
di una disfatta
da oggi in edicola a 10,90 euro
più il costo del quotidiano

BELLINI
Canella
dal 1947

L'Ucraina e noi LA GUERRA E LE LEZIONI DA CAPIRE

di **Federico Rampini**

All'indomani delle elezioni tedesche i titoli di diverse aziende europee della difesa sono scesi in Borsa. I mercati hanno fatto questo collegamento: l'avanzata di due partiti rissosofili, l'AFD di estrema destra e la Bsw di estrema sinistra, può preludere a uno spostamento della Germania su posizioni più putiniane. Quindi ridurre gli sforzi per un adeguamento della difesa europea alle minacce del nostro tempo. L'episodio dà la misura dell'incertezza in cui navighiamo. Da un lato è impossibile dire come finirà il conflitto militare, anche se i rapporti di forze rimangono favorevoli alla Russia, e le restrizioni imposte dai Paesi Nato penalizzano l'Ucraina. D'altro lato è difficile prevedere quale determinazione avrà la Nato in futuro. Sulla compattezza atlantica grava l'incognita delle elezioni americane. Altre fonti d'instabilità sono interne all'Europa, cominciando dal Paese più grosso e più ricco, quella Germania il cui cancelliere Olaf Scholz aveva promesso una svolta storica nelle spese per la sicurezza. (È pur vero, ad attenuare l'allarme di Borsa sui titoli delle aziende di armamenti, che fra i vincitori delle elezioni regionali tedesche il più importante è la Cdu, democristiana e atlantista).

Nell'incertezza sulle sorti di questo conflitto che dura da due anni e mezzo, è possibile riflettere se ci ha insegnato qualcosa? Se ne discute da oggi al **Forum Ambrosetti** di Villa d'Este, Cernobbio.
continua a pagina 24

Maltempo Danni al Nord, un disperso in Piemonte



**Allagamenti,
vento e frane
Milano finisce
sott'acqua**



Frane in Piemonte e, sopra, un'auto completamente sommersa in un sottopasso della zona Sud di Milano

di **Alessandro Fulloni, Fabrizio Guglielmini e Alessio Ribaudo**

Bombe d'acqua e vento forte. Ieri il maltempo ha flagellato tutta l'Italia, soprattutto al Nord, in Piemonte, Liguria, Lombardia e Veneto. Ponti crollati, strade allagate e frazioni isolate. Un disperso nel Torinese. Anche Milano è andata sott'acqua, esondato il Seveso.
alle pagine 6 e 7

Il caso Sanguiliano: valuto la denuncia. Il Pd: fatti gravi

Boccia rilancia: ministro ricattato Ma lui: io resto

La consigliera: ascoltavo telefonate del governo
Caos M5S, Grillo all'attacco: «O me o Conte»

LO SCENARIO

**Palazzo Chigi
sceglie la linea
della difesa**

di **Monica Guerzoni** a pagina 5

LA DEPUTATA PATRIARCA (FI)

**«Lei ha provato
ad agganciare
tutti, anche me»**

di **Giovanna Cavalli** a pagina 4

GIANNELLI



da pagina 2 a pagina 5 e a pagina 15

Francia Il neogollista per un «governo di unità nazionale»

Macron: Barnier premier No da sinistra, Le Pen apre

di **Stefano Montefiori**

Al posto del 35enne Gabriel Attal, il più giovane primo ministro della Quinta Repubblica, il presidente Emmanuel Macron ha nominato il 73enne Michel Barnier, ora il più anziano premier della Quinta Repubblica, politico esperto e appartenente alla destra gollista. Macron: «Formerà un governo di unità al servizio del Paese e del popolo francese». Mal di pancia della sinistra, Le Pen apre.
alle pagine 10 e 11

VIETATO PUBBLICARE ORDINANZE DI CUSTODIA

Arresti, stretta sulle notizie
di **Virginia Piccolillo**

Vietato pubblicare le ordinanze cautelari prima della fine delle indagini. a pagina 14

DAGLI SMARTPHONE ALL'EDUCAZIONE CIVICA

Scuola, si riparte: le novità
di **Gianna Fregonara**

Tutte le novità sulla scuola che riapre. Con le riforme e le aspettative. a pagina 18

L'ultrà ucciso davanti a due testimoni

Il delitto di Cernusco, c'è il video: Beretta rientra nell'auto per infierire sulla vittima

di **Cesare Giuzzi**

Due supertestimoni hanno assistito alla lite e al delitto di Cernusco tra capi ultrà dell'Inter, senza per altro riuscire ad intervenire. Dopo aver ferito il calabrese Antonio Bellocchio con un fendente, Andrea Beretta è sceso dall'auto parcheggiata davanti alla palestra, aveva la gamba sanguinante per un colpo di pistola. Poi è risalito e lo ha finito. «Fra da giugno che temevo un agguato», ha detto.
a pagina 16

US OPEN DI TENNIS, STASERA SFIDA DRAPER



Jannik Sinner, 23 anni

**Sinner implacabile
Batte Medvedev,
oggi la semifinale**

di **Gaia Piccardi**

Nessuno come lui nell'era degli Open. Sinner batte Medvedev giocando un ottimo tennis e conquista la semifinale Usa contro l'amico Draper. Stasera la sfida.
a pagina 42 **P. De Carolis**

Tony Blair
On
Leadership
L'ARTE DI GOVERNARE
Antonio Padellaro EDITORE

SOMEC GRUPPO
IL POLO DELLA QUALITÀ COSTRUTTIVA ITALIANA
somecgruppo.com



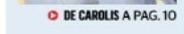
Il Csm valuta di sospenderla e Natoli denuncia "violenze psicologiche" e vuole far saltare il n. 1 dei pm a Catania. Bei tempi quando chi veniva beccato si nascondeva



Venerdì 6 settembre 2024 - Anno 16 - n° 246
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

"DECIDE IL GARANTE"
Grillo minaccia carte bollate. 15S: "Armi spuntate"



DE CAROLIS A PAG. 10

PARLA MARIO RICCIARDI
"L'asse Renzi-Pd non sta in piedi, ma serve all'élite"

A PAG. 10

NORD E SUD GIÀ DIVISI
Scuola e Prr: più soldi a chi ha meno bisogno

DELLA SALA A PAG. 8-9

I BAGNI DELLE LICEALI
"Questa è deriva femminista": no ai Tampax gratis

A PAG. 9

"QUELLA GIRAVOLTA"
E il "Gattopardo" fregò la censura in Germania Est

Eduardo Di Blasi

Nel 1961, nella curva della storia in cui a Berlino tirano su il Muro che marca la divisione dell'area socialista dal resto del mondo, la casa editrice Rütten & Loening pubblica *Der Leopard* di Giuseppe Tomasi di Lampedusa. Copertina rossa con stemma blu (disegno e impaginato di Heinz Unzner), prezzo per chi può permetterselo: 7,80 marchi est, quasi tre volte il costo medio di un libro.

A PAG. 18



NATURALISSIMO, SE SEI CAOCA

DESTRE&CENTRO L'ideatore Costa (Azione): "Bravo governo"

Vietato pubblicare gli ordini di arresto: il bavaglio è legge

Dall'articolo 114 del Codice penale scompaiono le parole "fatta eccezione per l'ordinanza" che diventa segreta. Non si potranno più citare gli atti virgolettandone gli estratti, solo farne la sintesi



MASCALI A PAG. 6

SANGIULIANO LA PREMIER E I VERTICI FDI AVVISATI TRE MESI FA

A Chigi l'Sos Boccia era scattato a giugno

"LOLLO NEL MIRINO" LA DONNA AMBIVA AD AGGANCIARE ANCHE IL COGNATO D'ITALIA. ALLARMI AL G7 CULTURA E MISTERI SULLE DATE

I PAPARAZZI E LE IMMAGINI "DELICATE" C'è un terzo servizio fotografico sulla coppia che non è mai uscito, però nel Palazzo l'allarme girava

GIARELLI, LILLO, MACKINSON, PACELLI, RICCIARDI E SALVINI DA PAG. 2 A 5

IURILLO E MASSARI A PAG. 4

BARNIER PIACE A LE PEN
Macron a destra: un tecnico di I.R (il meno votato)



DE MICCO A PAG. 11

- LE NOSTRE FIRME**
- Spadaro Luce nei tunnel di guerra a pag. 13
 - Ferrucci Glovo, lo spot senza fatica a pag. 13
 - Barbacetto Repubblica partigiana a pag. 13
 - Di Battista Palestinesi uniti su Gaza a pag. 17
 - Pontiggia La serie 'M' è una bomba a pag. 20
 - Luttazzi Strehler, Zavoli, i comici, B. a pag. 12

L'INFERNO DEI MAIALI
Viaggio all'inizio della peste suina (simile al Covid)



MILOSA A PAG. 16

La cattiveria
Mario Draghi: "Più fondi europei per la produzione di armi". Dev'esser radicalizzato a Palermo Dugnano

LA PALESTRA/ANTONIO CARANO

È qui la Festa

» Marco Travaglio

Oggi parliamo un po' di noi, anche se le cronache delle purghe zelenskiane spacciate dai media per "rivoluzione", "nuova linfa", "nuova fase", "rimpasto", "scossa", "mossa", "valzer", "squadra più compatta" fanno prudere le mani. Il 23 settembre compiremo i nostri primi 15 anni e da oggi a domenica 8 li festeggeremo alla Casa del Jazz di Roma con 14 dibattiti e interviste condotti dai nostri giornalisti e 3 serate speciali: oggi Alessandro Barbero su "Guerre e pace", domani il concerto di Elio e le Storie Tese tornati finalmente insieme (c'è ancora qualche biglietto e chi può se lo assicuri subito, per evitare domani affollamenti dell'ultimo minuto); domenica una mia chiacchierata semiseria su questi 12 mesi di "Ballottoliere".

Si parte oggi alle 17 ricordando Mimmo De Masi, scomparso un anno fa, e dibattendo di futuro e ambiente con Pasquale De Muro, Giulio Gambino e Cinzia Monteverdi, che presenterà i nuovi corsi della Scuola del Fatto. Poi, prima di Panatta e Veronesi sul boom del tennis, non perdetevi il confronto-scontro sulla giustizia fra Davigo e Costa, l'esponente di Azione che ha subito accettato l'invito "in partibus infidelium": tanto di cappello. A proposito di dissensi: domattina, dopo il dibattito su Autonomia e premierato con Bersani, Viesti e Villone, riavremo il ministro Crosetto, da cui molto ci divide, ma che non si sottrae al confronto con chi la pensa diversamente da lui. Nei pomeriggi di domani e dopodomani parleremo delle guerre di Ucraina e Gaza e del futuro dell'Europa e degli Usa con i nostri Basile, Di Battista, Lerner, Orsini e tre testimoni d'eccezione: Stella Assange, Martina Passani di MSF e Jeffrey Sachs. Sempre domani e tornerà Nicola Gratteri. Poi Selvaggia Lucarelli intervisterà Paolo Bonolis.

Domenica ospiteremo il primo faccia a faccia fra Maurizio Landini e il nuovo presidente di Confindustria Emanuele Orsini, su lavoro, salario e impresa. Poi Giuseppe Conte risponderà sulla crisi e il rilancio dei 5Stelle. Nel pomeriggio discuteremo di ciò che cambia o dovrebbe cambiare nella tv, con Bianca Berlinguer, Corsini (direttore Approfondimenti Rai) e Montana; e delle polemiche sul ritorno del fascismo, con gli storici Canfora e Cardini, il nostro Montanari e Claudia Perina. Poi quattro moschettieri della penna - Feltri, Fini, Padellaro e Valentini - racconteranno gli ultimi 50 anni di giornalismo. Avevamo invitato anche Giorgia Meloni, che già avevano ospitato alla Versiliana e s'era detta disponibile, ma non è riuscita a liberarsi (o non voleva ingelosire ulteriormente Sallusti). Ely Schlein, *habituée* della nostra festa, l'avevamo "prenotata" fin da maggio, ma ora che è segretaria del Pd ha declinato, con motivazioni non troppo convincenti. Peccato (ma per lei).



IL FOGLIO quotidiano

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 30 - 00121 Milano

Sped. in Ab. Postale - DL 148/2000 Conv. L. 48/2001 art. 1, c. 1, DL 118/2010

ANNO XXIX NUMERO 211

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

VENERDÌ 6 SETTEMBRE 2024 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEWS n. 32

Anti catastrofisti di tutto il mondo, unitevi e lottate. Gran lezione di Tony Blair su cosa significhi essere ottimisti innamorati della libertà

Tony Blair, ex primo ministro inglese, ex leader del New Labour, ex laro, o forse forse senza ex, di tutti coloro che, in Europa, sognano una sinistra capace di non aver paura della sua ombra, una sinistra capace di non avere il terrore del mercato, una sinistra capace di combattere la povertà senza combattere la ricchezza, una sinistra capace di definire di guardare al futuro senza paura, un'ha rilasciato una formidabile intervista sul Corriere della Sera, ed Aldo Cazzullo, in occasione dell'uscita del primo libro della collana dello Sfilio Berlusconi Editore (che copriamo). Il titolo del libro è ambizioso, si chiama "Un leader che, arte di governare". È l'elemento che, nel del volume coincide con la declinazione di una parola a cui siamo affascinati: ottimismo. Dice Blair, lo dice tra le righe, che per essere fino in fondo della parte della libertà occorre essere costantemente e fermamente ottimisti. "Nessuno" - dice Blair - "sarebbe volentieri a bordo

di un aereo pilotato da un pessimista. Guardarsi la parabola del tempo. Le cose stanno migliorando. La storia progredisce. Si riceve più a lungo. Paesi molto più poveri di noi sono molto più ottimisti di noi. Il Ventunesimo secolo sarà straordinario. Con la rivoluzione tecnologica ci potrà essere più prosperità per tutti. Troveremo le - nologie giuste per lottare contro il cambiamento climatico senza danneggiare l'economia. È solo questione di ritrovare la fiducia. E la consapevolezza della nostra vera, immensa ricchezza: la libertà. Il manifesto dell'ottimismo di Blair è formidabile per quello che dice anche per quello che attiene. Il cambiamento climatico è un problema, lo sappiamo, ma per essere punito non occorre punire. È solo questione di trovare il modo di farlo. La disinformazione della globalizzazione. Occorre fare l'opposto. Occorre scommettere sul capitalismo, sulle virtù della società aperta, sulla capacità di saper trasformare ogni problema in un'opportunità per cre-

scere, per migliorare, per essere più competitivi. Siamo discepoli per l'intelligenza artificiale, che ovviamente porterà grandi cambiamenti ma che non per questo deve essere osservata con lo spirito luddista di chi ha paura che l'innovazione ci distrugga, che la tecnologia ci annienterà e che non sia possibile trasformarla in un generatore di benessere. Il nuovo è un fatto, per tutti i costruttori. Perché sì, lo sappiamo, il mondo di oggi è pieno di difficoltà ma alla fine dei conti, ogni volta che la società aperta deve rispondere presente, per una crisi pandemica, per una crisi energetica, per una crisi bellica, offre soluzioni, offre risposte, e trova un modo per proteggere i suoi cittadini. Ottimismo significa tutto questo. Significa non avere paura del futuro. Significa non aver paura del progresso. Significa non aver paura delle innovazioni. Significa osservare il mondo con lo sguardo curioso di chi sa che non sempre un problema deve diventare un'emergenza, che non sempre una cattiva notizia deve

diventare un'allarme, che non sempre ciò che ci suggerisce il mondo potrebbe corrispondere a ciò che ci dice la realtà. Essere ottimisti, ci ricorda Blair, significa avere la certezza che il mondo libero, con la sua circolazione di idee, di valori, di soluzioni, di innovazioni, può trovare sempre la risposta giusta. Per questo la democrazia rimane un'idea. Per questo i nemici della democrazia vanno combattuti. Per questo il mondo libero non deve arretrare di un millimetro dalla difesa dell'Ucraina e nella difesa di Israele, perché l'Ucraina e Israele non difendono solo i propri confini ma difendono i confini della democrazia liberale. Russia, Cina, Iran, Corea del nord, dice ancora Blair, non vincono la guerra politica contro la sicurezza e dirlo non significa essere ottimisti ma significa semplicemente sapere leggere la realtà, avere fiducia nella società aperta combattendo politicamente tutti gli stitidi del terrore e gli illiberali. Vincitissimo, vince Blair.

Appesi alla signora Boccia
Le titubanze di Meloni su Sangiuliano che ora imbarazzano il governo

Ricatti, timori e le prossime svistate. Tutto quello che non torna nella difesa del ministro della Cultura

Il vertice di ieri sera

Roma. Chi perde? Governo e spuntanori. Chi perde? Meloni, Sangiuliano, Boccia. Chi perde? Tutti. Il governo si perde, si smarrisce, mentre si chiude questo giornale. Maria Rosaria Boccia ora dice: "Il ministro è sotto irrice che non avrebbe avuto agevolazioni". Il ministro ha detto cose non vere". Maria Rosaria Boccia accusa, Maria Rosaria Boccia parla, Maria Rosaria Boccia provoca un vertice di governo. Tajani corre a Palazzo Chigi. Trattative, interviste negoziate con televisioni. Un mercato scatenato da Boccia. Alla versione di Sangiuliano replica Boccia che mette in moto la lavatrice dello spuntamento. Chi perde? (Continua segue nell'inserto IV)

La scelta di Giorgia

Riunioni d'urgenza, linea di difesa e cedimenti: così Meloni decide il destino di Sangiuliano

Roma. Di mattina la difesa non è più granitica. I vertici di Fratelli d'Italia iniziano, dopo la prima volta, a interrogarsi sull'opportunità delle dimissioni di Gennaro Sangiuliano. Giorgia Meloni è costretta ad aspettare gli eventi, ma il clima intorno al ministro della Cultura è pessimo. Una intervista scoop del Tg1 al ministro - peggiore di ora in ora. In Via della Serofo evitano di sondare gli iscritti, ma già prima di pranzo suonano campanelli minacciosi di dimissioni. I social network di FdI non sono la base sia divisa. Fatto inedito. Sotto ai posti di ministri e parlamentari c'è chi commenta: "Deve lasciare, questa volta abbiamo mostrato il fianco". (Continuati segue nell'inserto IV)

Genny stecchito dal Tg1

L'intervista ha rivelato il ministro, uno che ha trasformato la sua funzione in commedia all'italiana

La sinistra rispolvera "teleMeloni". Leche diventa un rifiorito nasale quando, invece, il Tg1 e il suo direttore Gian Marco Chiochi hanno dato il colpo di grazia a Sangiuliano. Altro che regime. Ce l'hanno mostrato per quello che è. Un ministro che ha trasformato la sua funzione in commedia all'italiana. L'amante consiglia culturale? "Non c'è giurisprudenza". Chiude scusa? "A mia moglie, e a Meloni per l'imbarazzo che ho creato". E poi le lacrime che avrebbero suscitato la reazione di René Ferretti, il regista di "Boris", quando commentava la recitazione dell'attrice scarpa. "Cagna, cagna maledetta". Sicché gli italiani piuttosto che indignarsi, si ammannano dalle risate. Vittorio Feltri finge di dolersi su Instagram: "Gennaro s'è fatto fottare dalla puechiaccia". E s'è vero guaio è che il risate sono molto più assidue dei pini e delle lacrime di Ely Schlein. (Merito segue nell'inserto IV)

Bunga bunga, ep. 2

Quanta ipocrisia nella riedizione della politica fatta a favore di Guardone Collettivo

Una modesta proposta svistata. Ma a commento del caso Boccia e Sangiuliano potremmo essere in pena di morte per gli adulteri

DI GIULIANO FUMBARA
(politici, professionisti, impiegati pubblici, operai, manager, coltivatori diretti). Ma che strage ne seguirebbe sta a voi immaginarlo. Pensando si al ministro percolato (non ancora punito) e alla signora appassionata che difende il suo diritto di essere donna (a modo suo) prendendo per i fondelli l'eccellenza del governo della Repubblica. Ma pensando anche a voi, a noi, a tutti e tutte, come si dice oggi. L'ipocrisia che circonda la riedizione della politica fatta a colpi di bunga bunga, che metteva in discussione seriamente ieri un innocente harem privato e oggi se prende con ordinari trattamenti coniugali, e lo fa a colpi di "il governo tremo", il "senso dello stato", "ricatto camera da letto", non è diversa da Berlusconi a Sangiuliano, se non per caratura dei personaggi coinvolti e dei ruoli svolti. La bionda prosperosa e amante prende il suo spazio, non previsto di senso di umour, a suggerire una sua discesa diretta dal Faraone Mubarak. Ecco, l'unica differenza è che il Cav, preso un po' tutti gli impieghi giustamente per i fondelli, i qui i fondelli del Minculpop piangono lacrime di cocodrillo che suscitano vera ma insana compassione. (segue nell'inserto IV)

• QUE RESTA-È DI UN MINISTRO ROBOANTE E GAFFEUR?
Crippa a pagina due

Le idee chiare di Elly

Le chiedono cosa fare col terminalizzatore di Roma, e Schlein: "Sentite il partito"

Quando Amleto avanza sulla scena per recitare il famoso monologo e dice "essere... o non essere?", nella pausa fra le due alternative è chiaro che pensa a Ely Schlein. Prendete l'altra sera a Gennaro, Festa dell'Unità. Ella, cioè Ely, insomma la segretaria del Pd, parla dal palco. A un certo punto qualcuno tra il pubblico le urla: "Possiamo dire una cosa anche noi?". È un consigliere comunale di Albano, promotore di uno dei comitati che si oppongono alla costruzione del terminalizzatore di Roma. Passa qualche minuto, e i due si mettono a parlare da soli. "Ne va della credibilità del Pd", le dice quello. "Non si può essere contro gli incentivi in Umbria, Sicilia e Liguria, perché li propone la destra, e poi impone uno a Roma. Bisogna di scutere nel Pd". A questo punto, le agenzie, riportando quelli che soltanto un ottimista destinato a gravi delazioni potrebbe definire i pensieri, ci offrono di Schlein le parole più significative: "Sentite il partito". Ecco. Non sappiamo se a quel punto l'autista le abbia ricordato che ella, cioè Ely, è lei medesima la segretaria del partito ma siamo sicuri di un fatto: da nostre precise informazioni risulta che l'onorevole Schlein non sia arrivata subito a formulare la risposta da lei espressa. Consapevole dell'audacia dei suoi pensieri, sapendo bene quanto ci avrebbero impressionato, dapprima taceva. (Merito segue nell'inserto IV)

L'asse globale della disinformazione

Il modello originario è russo, attivo dal 2016, e ora è stato adottato anche dall'Iran e dalla Cina. L'America cerca di proteggere le sue elezioni sanzionando Rt. Il documento dell'Fbi su troll e manipolazioni in Europa

Roma. Al di là delle attività militari e diplomatiche, è la disinformazione a rivelare sempre di più le alleanze e la geografia dei paesi che vogliono demolire il sistema democratico internazionale. È l'asse della disinformazione, che ha come perno (e origine) la Russia di Vladimir Putin, in un sistema coperto e poi riutilizzato anche dalla Repubblica popolare cinese e, più di recente, anche dall'Iran. La disinformazione di Mosca, Pechino e Teheran ha obiettivi diversi, ma spesso si sovrappongono, si confonde, e ha quasi sempre un unico fine: creare il caos, diffondere versioni e versioni verosimili della storia. Da almeno otto anni, ci sono stati americani, che per contrastare il più possibile la disinformazione in-surrendola come parte integrante della sua sicurezza nazionale. Ma per quanto riguarda l'Europa la consapevolezza della minaccia è ancora molto arretrata. Soprattutto in Italia.

Le sanzioni imposte l'altro ieri dal Tesoro americano contro Rt, quella che tempo fa chiamavamo Russia Today, uno dei principali organi di disinformazione del Cremlino, rivelano un nuovo tentativo di strategia per contrastare la manipolazione delle informazioni da parte del governo americano. Da tempo le agenzie d'intelligence

e gli analisti cercano di capire come fermare o attenuare gli effetti della disinformazione globale, che avvelena il dibattito e le opinioni pubbliche, e ha passato la strategia e sempre stata quella della reazione alle fake news - smentire dando quanto più possibile informazioni chiare e veritieri. Ma col tempo questa strategia si rivelava troppo lenta e macchinosa, e non per forza di successo. Dunque ora si è passati a una nuova fase: la disinformazione, in cui si cerca di prevenire ciò che viene annunciato e si diffonda. L'azione legale americana dell'altro ieri, che riguarda il sequestro di più di trenta siti internet e sanzioni contro la direttrice di Rt, Margarita Simonyan, e la sua vice Elizaveta Brodskaja, a due mesi dalle elezioni presidenziali vanno in questa direzione. Secondo il dipartimento di Stato, "ora sappiamo che Rt precedentemente nota come Russia Today, è andata oltre la semplice organizzazione mediatica". E l'ha fatto stipulando "un contratto con una società privata per pagare milioni di dollari ad americani inconsapevoli che diffondono il messaggio del Cremlino per influenzare le elezioni americane e minare la democrazia. Inoltre, la leadership di Rt è direttamente e consapevolmente a conoscenza di questa attività". (Pompili segue nell'inserto II)



Le vie di chi sfugge alle sanzioni

L'Ue non sa fermare i prodotti vietati che aiutano la guerra di Putin

Bruxelles. Robin Brooks, ricercatore della Brookings Institution, due giorni fa ha pubblicato un post su X che mostra l'aumento delle esportazioni dell'Italia verso il Kirghizistan dal febbraio del 2022 al maggio del 2024. La crescita in termini relativi è impressionante: più 2300 per cento confrontato al periodo prima dell'invasione dell'Ucraina e l'introduzione delle sanzioni dell'Unione europea contro la Russia. "Non devi essere un genio per sapere che questa roba sta andando in Russia", ha ironizzato Brooks. "Due anni di questa assurdità e l'Ue si limita a guardare altrove", ha aggiunto. L'Italia è lungi dall'essere un caso isolato, ma costituisce uno

dei tanti anelli deboli nell'attuazione delle sanzioni. Il 23 agosto il dipartimento del Tesoro americano ha sanzionato due imprese e quattro cittadini italiani perché accusati di aggirare le sanzioni occidentali lavorando con intermediari in paesi extraeuropei. Dietro alle cifre e alle sanzioni americane c'è il grande fenomeno dell'evasione delle sanzioni da parte della Russia, che continua a rifornirsi di materiale messo sotto embargo dall'occidente, compreso quello per fabbricare armi. I paesi europei hanno adottato quattordici pacchetti, ma non riescono a (o non hanno la volontà di) metterli in pratica fino in fondo. (Crippa segue nell'inserto II)

I ragazzi italiani preferiscono il coltello

Non per inutile sfoggio di insensibilità, né per abitudine di quel margine di cinismo che la professione costrinse a elaborare, ma per riflettere ancora un attimo sui fatti sconvolgenti - Paderno Dugnano, Terno d'Isola - che ci hanno inquietati negli scorsi giorni. Giovani assennati e coltelli. In America, nella Apex School di Windor, in Georgia, un adolescente ha sparato a compagni e insegnanti causando quattro morti e trenta feriti. L'ennesimo mass shooting, sono già oltre 400 nel 2024. Subito la politica di mamma me ha rilanciato la sua soluzione: "Non possiamo

più accettare le stragi negli Stati Uniti, non sono normali" ha detto Biden. E Harris: "Quando è troppo è troppo, una tragedia insensata", e ha promesso nuove strette sulla vendita di armi da fuoco. Anche in Italia, dove ancora non siamo ai mass shooting, i giovani uccidono senza motivo. Ma usando coltelli. E non valga questo a dire che allora le campagne in America per vietare la vendita di armi siano inutili. Però forse il tema è un altro, non è politica né sensibilità, è perché avviene. Se l'è chiesto anche Salman Rushdie, da dove nasce questa violenza, lui che da un coltello, però motivato (motivo?) da mano islamica è stato brutalmente ferito. Il libro si chiama Knife. (Maurizio Crippa)

C'è odio e odio

Per i saggi di Meta, è lecito dire "Palestina libera (dagli ebrei) dal fiume al mare"

Roma. A gennaio nel corso di un'intervista con un podcaster kuwaitiano, il leader di Hamas in esilio a Doha, Khaled Meshaal, ha detto: "Il 7 ottobre ha trasformato l'idea di liberare la Palestina dal fiume al mare in un'idea realistica già avviata. Non rianunceremo il nostro diritto alla Palestina nella sua interezza, dal Giordano al Mediterraneo, da Rosh Hanikra a Eilat". Per questo lo slogan "Palestina libera dal fiume al mare" è stato appena vietato in Germania, dopo che il ministro della Giustizia tedesco ha stabilito che la frase è uno "slogan di Hamas". E che andrebbe scandido meglio: "From the River to the Sea, Palestine will be Jew free". Come dovrebbe essere gettata la libertà di parola su internet? La posta in gioco è enorme e non ha trovato finora soluzioni (pensiamo a X sotto Elon Musk). Così è nato il Consiglio di vigilanza di Meta, un'iniziativa del gigante dei social media che alcuni hanno molto preoccupato. Il sistema per la moderazione dei contenuti. Il consiglio di Meta, la società che controlla Facebook e Instagram, ha appena stabilito che "From the River to the Sea" è un'idea politica aziendale in materia di "incitamento all'odio". (Metzi segue a pagina quattro)

La caduta degli Dei

Così le aziende americane fanno marcia indietro sulle campagne di inclusione e diversity

Milano. La Corporate America mostra segni di stanchezza rispetto agli impegni di inclusione e diversity che si preda in questi mesi nei confronti del cambiamento climatico, che hanno fatto sì che le aziende americane siano state sanzionate da Cop21 del 2015 all'arrivo del Covid, per poi diventare in molte aziende obblighi mal sopportati. Adesso negli Stati Uniti sta succedendo qualcosa di simile per i temi cosiddetti DEI, cioè l'insieme di iniziative che ci si aspettano dalle imprese sul fronte della "diversity, equity and inclusion". Centra molto il clima politico e potrebbe cambiare di nuovo tutto in base a chi vincerà a novembre la corsa alla Casa Bianca. L'acronimo DEI si è tradotto in questi anni per le aziende in una miriade di iniziative fatte per dimostrare di essere aperte alla diversità e per apparire in alto nelle relazioni classifiche, in particolare nel Corporate Equality Index gestito dall'organizzazione Human Rights Campaign, che si batte contro le discriminazioni e per i diritti Lgbtq. Una dopo l'altra, però, alcune aziende importanti si stanno sfilando da questi ranking, ovviamente senza rinnegare gli impegni per garantire equo accesso a tutti e parità di trattamento, ma liberandosi dal peso di farsi "misurare". (Barlacchi segue a pagina quattro)

Accettare il terrore

Una democrazia può sconfiggere il terrorismo? La domanda aperta dall'accordo tra Israele e Hamas

Roma. Dopo aver ucciso sei ostaggi tenuti prigionieri in un tunnel della città di Rafah, nel sud della Striscia, Hamas ha iniziato a stravolgere ancora una volta le regole dell'accordo che dovrebbe portare alla fine della guerra a Gaza e alla liberazione delle persone che sono state rapite il 7 ottobre. Gli occhi e le conseguenti critiche sono tutti rivolti verso Israele e le continue dichiarazioni molto contestate del premier, Benjamin Netanyahu, di non voler spostare i soldati dal corridoio Filadelfia, la strada che divide la penisola egiziana del Sinai e la Striscia, che per anni è stata una delle arterie di rifornimento di Hamas. Mentre Netanyahu porta maple per dimostrare l'esigenza di rimanere a Filadelfia, però, le agenzie di sicurezza e la leadership militare di Israele fanno piani per garantire che la sicurezza può essere certa anche senza un impegno costante di Tshah a presidio. Gli Stati Uniti non si dimostrano molto preoccupati. Il sistema per la moderazione dei contenuti. Il consiglio di Meta, la società che controlla Facebook e Instagram, ha appena stabilito che "From the River to the Sea" è un'idea politica aziendale in materia di "incitamento all'odio". (Metzi segue a pagina quattro)

La caduta degli Dei. Così le aziende americane fanno marcia indietro sulle campagne di inclusione e diversity. Milano. La Corporate America mostra segni di stanchezza rispetto agli impegni di inclusione e diversity che si preda in questi mesi nei confronti del cambiamento climatico, che hanno fatto sì che le aziende americane siano state sanzionate da Cop21 del 2015 all'arrivo del Covid, per poi diventare in molte aziende obblighi mal sopportati. Adesso negli Stati Uniti sta succedendo qualcosa di simile per i temi cosiddetti DEI, cioè l'insieme di iniziative che ci si aspettano dalle imprese sul fronte della "diversity, equity and inclusion". Centra molto il clima politico e potrebbe cambiare di nuovo tutto in base a chi vincerà a novembre la corsa alla Casa Bianca. L'acronimo DEI si è tradotto in questi anni per le aziende in una miriade di iniziative fatte per dimostrare di essere aperte alla diversità e per apparire in alto nelle relazioni classifiche, in particolare nel Corporate Equality Index gestito dall'organizzazione Human Rights Campaign, che si batte contro le discriminazioni e per i diritti Lgbtq. Una dopo l'altra, però, alcune aziende importanti si stanno sfilando da questi ranking, ovviamente senza rinnegare gli impegni per garantire equo accesso a tutti e parità di trattamento, ma liberandosi dal peso di farsi "misurare". (Barlacchi segue a pagina quattro)

Andrea's Version

Riporta entusiasta il Fatto come "un gruppo di organizzazioni non profit" abbia annunciato che il "Norwegian government pension fund (1500 miliardi di euro di patrimonio)" sta per il distacco da Israele per la sua posizione in guerra. Altrimenti disinvestimenti avrebbero coinvolto le americane Tric Corporation, General Electric e General Dynamics, che opera in Giordania. A giugno, un altro Fondo Pensione norvegese avrebbe escluso Israele da 70 miliardi di dollari per la

Caterpillar. Il principale Fondo britannico, l'Uss, cancellato 90 milioni di euro dalle università ebraiche; la Pension Denmark liquidati tutti gli investimenti nelle banche israeliane. Tra le aziende minacciate di boicottaggio, la HP, sistemi informatici, la francese Carrefour, il fast food McDonald's, accusato aver respinto le parole e scenti ai militari di Gerusalemme, più Intel, 15 miliardi di dollari di microprocessori statunitensi. Insomma, i boicottatori filopalestinesi, nell'entusiasmo del Fatto, hanno già Israele un disastro tale che negli ultimi 12 mesi la sua Borsa è aumentata del 50 per cento preciso.

Quanto numerare è stato chiuso in redazione alle 20.30



MONACO, SPARI AL CONSOLATO D'ISRAELE UCCISO JIHADISTA AUSTRIACO DI 18 ANNI De Felice a pagina 13

TRE GIORNI DI STOP: LO SCIOPERO DEI TRASPORTI È SEMPRE PUNTUALE



Barberis a pagina 19

PADERNO, IL 17ENNE RESTA IN CELLA IL GIUDICE: «PUÒ UCCIDERE ANCORA»

Bassi a pagina 16



ULTRÀ AMMAZZATO PER GLI INCASSI DEL NEGOZIO DELLA CURVA NORD

Fucillieri a pagina 17



il Giornale



VENERDÌ 6 SETTEMBRE 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 212 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Editoriale

È UN'IMBOSCATA MA LE DIMISSIONI NON SONO UNA RESA

di Alessandro Sallusti

Da giornalista sono stato collega e compagno di banco di Gennaro Sangiuliano e ne ho apprezzato talento e competenza. Ho avuto, contraccambiato, la sua amicizia e la sua stima. Ho apprezzato il suo coraggio quando da ministro della Cultura ha sfidato il pensiero unico della sinistra e iniziato a smantellarne l'illegittimo monopolio fatto di occupazioni e affari. Insomma, ne so abbastanza per dire che starò dalla parte di Gennaro Sangiuliano qualsiasi cosa egli deciderà di fare. Ma proprio per via di questa condivisione mi sento autorizzato a dargli il consiglio che solo un amico può dare: caro ministro, per il tuo bene pensa seriamente a dimetterti, non sarebbe una resa ma un atto di coraggio. Quello che sta succedendo è assurdo, vigliacco, indegno di un paese civile ma sia io che Sangiuliano ben conosciamo - da giornalisti di lungo corso - il meccanismo clinico e perverso dell'informazione ideologizzata. Non è questione di avere ragione o torto, è che il linciaggio in corso non si fermerà e siccome l'odore del sangue eccita le belve si andrà in un crescendo di fango quotidiano che travolgerà argini privati e pubblici con conseguenze non prevedibili. Qui non si tratta di tenere il punto garantista e aspettare l'esito di un processo in base al principio della presunta innocenza, addirittura qui non c'è il reato. Qui non c'è da combattere una battaglia politica per cui scegliere da che parte stare costi quel che costi. Niente di tutto questo, qui c'è uno che di mestiere fa il ministro finito nella più comune delle trappole in cui noi uomini siamo usi cadere, soprattutto dopo una certa età. A oggi per la verità non c'è alcuna certezza che le cose siano andate come sono andate per un concatenarsi casuale di eventi diciamo così avversi. La stessa *La Repubblica* ieri avanzava un dubbio sul fatto che le mosse di Maria Rosaria Boccia fossero «tutte farina del suo sacco». E in effetti non regge la tesi dell'amante (...)

segue a pagina 3

BUFERA SUL MINISTRO

La Boccia rischia l'indagine L'ombra di una regia esterna

La Procura di Roma valuta l'apertura di un fascicolo per estorsione e diffusione di corrispondenza privata. Lei rilancia: «Sangiuliano sotto ricatto». Lui pensa a un esposto

La Procura di Roma starebbe valutando, in queste ore, l'ipotesi di aprire un fascicolo d'indagine, dopo la pubblicazione sui propri canali social da parte di Maria Rosaria Boccia. Lei, intanto, in un'intervista alla *Stampa* continua a lanciare accuse al ministro.

AVS VA IN PROCURA

Il cortocircuito di Bonelli garantista a intermittenza

la stanza di *Vietni fell* alle pagine 20-21
Ma lei non è un'ingenua

servizi da pagina 2 a pagina 5

Augusto Minzolini a pagina 2

«M. il figlio del secolo» a Venezia

Tra grottesco e fumetto Mussolini ora sembra Joker

Gnocchi e Siniscalchi alle pagine 26-27



FERMO IMMAGINE Un momento della serie tv presentata ieri a Venezia

VIA LIBERA DAL CDM

Stretta sulle ordinanze di custodia Vietato pubblicare atti d'inchiesta

Luca Fazzo

Nella riunione di mercoledì scorso il Consiglio dei ministri ha varato il decreto che restringe ulteriormente le norme sulla pubblicazione degli atti di inchiesta durante la fase delle indagini preliminari.

a pagina 11

OLTRE 19 MILIARDI NEI PRIMI 7 MESI

Manovra più facile grazie a un gettito superiore alle stime

Gian Maria De Francesco

Il gettito dei primi 7 mesi supera le stime del Def: 19,2 miliardi contro la previsione di 16 miliardi. Dunque, manovra meno complicata insieme alla conferma degli sgravi.

a pagina 8

all'interno

IN FRANCIA Barnier, il premier che piace alla destra

Francesco De Remigis

Il presidente francese Emmanuel Macron ha scelto Michel Barnier, neogollista di 73 anni, come nuovo premier, scampinando la lunga sessione di consultazioni svolte all'Eliseo con modalità mai viste prima.

a pagina 14

GIÙ LA MASCHERA

IMPREVISTI POLITICI

di Luigi Mascheroni

Con un po' troppo entusiasmo rispetto all'inutilità della cosa, ieri la segretaria del Pd Elly Schlein ha annunciato l'uscita del suo libro. Su Instagram.

«Ciao a tutte, ciao a tutti, voglio condividere con voi una cosa: potete già preordinare questo libro che sarà nelle librerie il 10 settembre al link delle *stories* e in bio.

Speriamo che la scrittura sia più chiara del linguaggio. Titolo del libro, che eviteremo di leggere per non farci influenzare nel giudizio, comunque pessimo, *L'imprevista*. L'editore? *Ça va sans dire*, Feltrinelli. Argomento: «Un lungo viaggio attraverso l'Italia tra le fabbriche, le carceri, le spiagge



dove muoiono i migranti, i piccoli centri che si spopolano, i luoghi delle solitudini individuali e collettive».

Esattamente i posti dove non è mai stata.

Un tempo la sinistra rossa la trovavi nelle piazze con i lavoratori, oggi quella arcobaleno se va bene la incroci ai «Pride» con la *love bag* di Pippo Civati.

Parole chiave del libro. Tutte quelle che di solito vengono usate per fregarti. Tipo. «Inclusivo». «Ritornella della sinistra». «Impegno». «Battaglie». «Visione del futuro». «Sostenibile». «Cambiare il Paese». «Renzì». «Potete già prenotare il libro».

E proprio perché siamo preoccupati del linguaggio di Elly Schlein, mediamente più raccapricciante delle sue camicie, confidiamo in un buon *editing* di una sua amica che invece brilla per chiarezza e lucidità. Chiara Valerio. Perché è vero che in politica, come in letteratura, la forma non è tutto. Ma è il 95 per cento...

E per il resto, buona lettura. A tutte e a tutti.

NOVITÀ

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTICINE COMMOSE

SENZA CELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

CON CREMA ABBONDANTE

Con ingredienti che esultano e riducono il tempo richiesto per arrivare a essere. Gli ingredienti più preziosi della cucina vegana di ogni dove. Nutritivi ed equilibrati e di più stile di vita sano.



IL GIORNO

QNWEEKEND
L'INTERVISTA
Maria Pia
Timo

* DISTRIBUITO CON FASCICOLO DI CRONACA LOCALE NON VENDIBILI SEPARATAMENTE

VENERDÌ 6 settembre 2024*
1,60 Euro

Milano Metropoli +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Strage di Paderno, il gip: resti in cella. L'avvocata-tutore: come una madre

Riccardo, ferocia e pietà «Ho chiuso gli occhi a tutti»

A.Gianni, Totaro e Falco alle pagine 12 e 13



Boccia: «Sangiuliano è sotto ricatto»

L'imprenditrice di Pompei rilancia le accuse: «Viaggiavo sempre con lui. Pagava il Ministero». Il ministro valuta esposto in Procura Summit Meloni-Tajani-Salvini. La premier infuriata per le nuove rivelazioni. Intervista a Mastella: «La moglie faccia come Hillary» Servizi alle p. 2, 3 e 5

VERSO LA MANOVRA

L'appello della Fieg

«Un incontro con i partiti contro la crisi dell'editoria»

Servizi a pagina 6

Mollicone (Fdi)

«Sosteniamo l'informazione di qualità»

Arminio a pagina 7

Il nuovo primo ministro

Francia, Macron incarica Barnier Le Pen 'apre', la sinistra insorge

Serafini a pagina 10

ACCOLTELLATO DA UN COETANEO. VOLEVA DIFENDERE UN AMICO



Fallou Serin Sall, 16 anni, il ragazzo ucciso a Bologna

Bologna, ucciso in strada a 16 anni

Un ragazzo di 16 anni è morto mercoledì sera dopo essere stato accoltellato da un coetaneo in via Piave, prima periferia di Bologna, e un altro minore, un

17enne, è rimasto ferito. La vittima è Fallou Serin Sall, padre senegalese e mamma italiana: sarebbe stato ucciso perché si è messo in mezzo in una lite in

strada, ha provato a difendere l'amico coetaneo ed è stato colpito da almeno una coltellata letale.

Tempera e Mastromarino a p. 15

DALLE CITTÀ

Vigevano, l'errore in clinica



«Io, operato al ginocchio sano Chiedo i danni (e pure le scuse)»

Zanichelli a pagina 18

Parabiago, solo il giorno prima

La mantide e i figli Li registra a Ravasio poi lo fa ammazzare

Servizio a pagina 18



Clan, ultrà Inter e Curva Nord L'affare Meazza dietro il delitto

Lucidi e Palma alle pagine 16 e 17



Venezia, il film tratto da Scurati M. l'italiano, Mussolini in tv

Martini e Bogani alle p. 24 e 25



Us Open, oggi tocca a Sinner Errani-Vavassori fanno l'impresa

Servizi nel Qs

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.



Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula Silexan® (olio essenziale di lavanda angustifolia Miller).

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Silexan®). Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 18/05/2023.





Domani su Alias

MOSTRA DEL CINEMA DI VENEZIA 81
Luciana Fina, Xiaoxuan Jiang, Wang Bing, Carlo Mazzacurati, Roberto Catani, Giovanni Lorusso



Culture

INTERVISTA Un incontro a New York con il fotografo, curatore di mostre e attivista indiano Ram Rahman

Manuela De Leonardis pagina 12



Politica - Economia

L'ALTRA CERNOBBIO Oggi il forum di Sbilanciamoci! A Villa d'Este ci sarà il workshop Ambrosetti

Roberto Ciccarelli pagina 7

il manifesto quotidiano comunista

IN DON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,30

VENERDI 6 SETTEMBRE 2024 - ANNO LIV - N° 213

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Emmanuel Macron e Marine Le Pen durante una visita all'Eliseo foto di Ludovic Marin/Agf

Svolta autoritaria

Le Pen non più al bando

MARCO BASCETTA

Nel cuore forte d'Europa gli antidoti ai veleni della destra estrema mostrano di indebolirsi ogni giorno di più. La nomina del vecchio gaullista Michel Barnier, membro di un partito spaccato, in forte evidente declino ed elettoralmente perdente, alla carica di primo ministro da parte del presidente Emmanuel Macron indica con precisione quale sia davvero il punto di caduta.

— segue a pagina 11 —

Scommessa fallita

La posta in gioco è il futuro della democrazia

MARIO RICCIARDI

La crisi politica francese mostra i limiti di un sistema costituzionale in cui i poteri del presidente si sono ampliati senza tener conto della trasformazione nella composizione della rappresentanza parlamentare, che da tendenzialmente bipolare (secondo il classico schema destra-sinistra) si è frammentata dando vita a un multipolarismo fluido, nel quale alcuni partiti storici sono scomparsi, o hanno subito scissioni che ne hanno ridimensionato il peso, e altri sono nati, rendendo più difficile la formazione di maggioranze parlamentari coerenti e stabili.

— segue a pagina 2 —

Macron disappellisce il vecchio gollista Barnier e gli affida il governo, con l'appoggio di Le Pen: la politica padronale non si tocca, a costo di spalancare la porta all'ultradestra. E nel "cordone sanitario" ci finisce il Nuovo Fronte Popolare. Che reagisce e già domani sarà in piazza pagina 2, 3



Ensemble

LA SCELTA DI BARNIER

Un garante della business-politik pagato con concessioni ai lepenisti

ANNA MARIA MERLO

PAGINA 2

LE REAZIONI DELLA SINISTRA

«Disprezzo totale per il voto di milioni di elettori»

FILIPPO ORTONA

PAGINA 3

L'EURODEPUTATA INSOUMIS

Aubry: «Abbiamo vinto nelle urne ora batteremo Macron in piazza»

GIANSANDRO MERLI

PAGINA 3



IL CASO IN VIGILANZA RAI Boccia rilancia, Sangiuliano balla



Il sacrificio umano del ministro Sangiuliano, spedito sul Tg1 per un'intervista-autodafé, non è bastato a chiudere la vicenda. Maria Rosa Boccia rilancia con un'intervista a La Stampa. E il caso finisce anche in commissione di vigilanza Rai.

COLOMBO A PAGINA 5

GRILLO CONTRO CONTE «Il M5S di fronte a strade opposte»



Nell'ultimo giorno della sua breve trasferta romana, Beppe Grillo diffonde un messaggio che cancella ogni possibilità di mediazione tra lui e Giuseppe Conte: «Vuole normalizzare il M5S» dice il fondatore. Gelo dal leader: «Il garante non può imporre la sua volontà». SANTORO A PAGINA 4

La crisi in Israele Un Paese ostaggio delle menzogne del primo ministro

ZVI SCHULDINER

Il primo ministro israeliano Benjamin Netanyahu si attribuiscono, come è noto, eccelse doti di statista, di grande negoziatore e diplomatico, di fine oratore, politico navigatore e chi più ne ha più ne metta.

— segue a pagina 10 —

Advertisement for 'a volte penso a volte sono' festival filosofia psiche ModenaCarpiSassuolo 13.14.15 settembre 2024.

Vertical text on the left margin: Pirella Göttsche, D.L. 353/2003 (norm. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/C/PM/23/21/03





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO DICOMI - N° 345 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 6 Settembre 2024

Commenta le notizie su ilmattino.it

A GENOVA LA PROVA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" ELI0123

Parla De Siervo (Lega)
«Il Napoli è tra le big ma in serie A vorremmo più Sud»
L'inviato Pino Taormina a pag. 15



Italia tra calcio e tennis
Una notte di emozioni: azzurri, esame francese Sinner per la finale Usa
Angeloni e Martucci a pag. 17



Capitali produttive e Mezzogiorno
LE RAGIONI DELLA NUOVA ATTRATTIVITÀ DEL SUD

di Davide Tabarelli

Non basta certo un trullo elegantemente restaurato, con annesso muretto a secco, per risolvere gli atavici ritardi economici del nostro Sud, ma qualche aiuto lo dà. Il successo del nostro G7 in valle d'Itria, in provincia di Brindisi, un po' annunciato, un po' inaspettato, è un segnale dei tanti che emergono e che indicano qualcosa di carattere strutturale che va cavalcato. La crescita più sostenuta dell'economia del Sud sarà anche dovuta agli investimenti del PNRR, ma intanto ci sono e sono di carattere strutturale. L'interesse che c'è su Taranto, Gioia Tauro, Brindisi, certamente non una novità, è perché la logistica del Nord Africa, di Suez, del Mar Nero, è sempre in crescita, anche considerando le recenti problematiche relative agli assalti degli Huthi nel Mare Rosso. Se poi arriverà la pace in Ucraina, speriamo presto, ci sarà una ripresa enorme dei flussi in entrata e in uscita di materie prime e di prodotti finiti dal Mar Nero. E di queste ore la visita del presidente dell'Azerbaijan Aliev, che si è portato dietro uno stuolo di giovani manager di tutte le società desiderose di venire in Europa, in Italia, ma molto nel nostro Sud, perché è una piattaforma nel Mare Mediterraneo. Qui passano i grandi volumi dal loro Medio Oriente e che è porta di entrata nel mercato più ricco del Mondo, l'Europa che, al di là delle cifre, è il posto dove vogliono tutti venire.

Continua a pag. 35

MEDICI A GRANDE RICHIESTA

NEL MEZZOGIORNO SGUARNITI I PRONTO SOCCORSO. SCHILLACI: 30MILA ASSUNZIONI

LE ECCELLENZE / Ecco la mappa degli interventi d'emergenza

Infarto, si allarga la rete salvavita in Campania

Ettore Mautone

Aggiornata, in Campania, la rete salvavita tempo dipendente per gli interventi in emergenza e urgenza in caso di infarto acuto. Ai 18 Hub di riferimento individuati nel 2018 si

aggiungono ora Ariano Irpino, già previsto sei anni fa, Boscorease operativo con laboratorio di emodinamica su un territorio sprovvisto di altre emodinamiche h24 e Giugliano prossimo all'apertura in un territorio ad elevata densità abitativa.

A pag. 3

Calò, Mautone e Melina alle pagg. 2 e 3

IL CASO / Oggi un vertice con i legali
Sangiuliano torna al lavoro
Boccia insiste: è sotto ricatto
Il ministro: esposto in Procura

Sangiuliano torna al lavoro, dà il via alla riforma del ministero. Boccia insiste e accusa: «Il ministro è sotto ricatto. Il potere lo ha spinto alle dimissioni per poi respingerle». Sangiuliano ora valuta un esposto in Procura.

Bechis a pag. 9

Con Germano nel film su Messina Denaro presentato a Venezia



Servillo tra i pizzini del capomafia

Titta Fiore alle pagg. 12 e 13

L'INTERVISTA / L'ambasciatore di Pechino
«Attenzione crescente della Cina allo sviluppo del Mezzogiorno»

Loenzo Calò alle pagg. 4 e 5

Il focus
Investimenti esteri accelerazione al Sud
Nando Santonastaso a pag. 5

L'analisi
LA TAGLIOLA GREEN CHE BLOCCA L'EUROPA
Paolo Balduzzi a pag. 35

FRANCIA / Macron decide, Le Pen si astiene
Barnier premier: l'ira della sinistra

Francesca Pierantozzi a pag. 11

PARIGI, BERLINO E LA CRISI DELLE LEADERSHIP
di Paolo Pombeni
Uno spettro si aggira per l'Europa, se volessimo riutilizzare una famosa frase di Marx.
Costituisce a pag. 34

Il primato nell'Ue, avanza la Campania
Prodotti di qualità a tavola l'Italia cresce grazie al Sud

Anna Maria Capparelli

L'agroalimentare di qualità made in Italy cresce con radici sempre più forti nel Mezzogiorno. L'ultimo report pubblicato ieri dall'Istat conferma infatti il primato italiano dell'Unione europea di prodotti Dop, Igp e Stg con lo sprint del Meridione. A fronte di un incremento dei produttori certificati nel 2022 dello 0,4% sull'anno precedente, pari a 81.400, spicca il +2,8% di quelli che operano al Sud con una quota del 41,5%.

A pag. 6

Cambio di paradigma
«Io, ricercatore premiato dall'Europa ho scelto Napoli»

Stefano Luigi Oscurato, ricercatore in Fisica della Materia alla Federico II è tra i 494 vincitori degli Starting Grant, riconoscimenti a giovani scienziati e studiosi in tutta Europa finanziati dal Consiglio europeo della ricerca (ERC).

Capone in Cronaca

Eccellenza is an attitude

The WineHunter Award 2024
Il Polzenza
2020 Il Polzenza Marche IGT

The WineHunter Award 2024
Il Polzenza
2014 Il Polzenza Metodo Classico Brut Nature 192

The WineHunter Award 2024
Il Polzenza
2023 Angera Colli Maceratesi DOC

The WineHunter Award 2024
Il Polzenza
2019 Pio Is Mastai

CANTINA DE IL POLLENZA
TOLENTINO tel. 0733/961989





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 148 - N° 245
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2003 con L.482/2001 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 6 Settembre 2024 • S. Umberto

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [MESSAGGERO.IT](#)

Un disperso in Piemonte
La tempesta di fine estate travolge il Nord

Zaniboni a pag.11



Azzurri a Parigi (ore 20,45)
L'Italia sfida i Bleus
Spalletti ci crede: siamo nel futuro

Angeloni nello Sport



Diane Von Fürstenberg
«Le donne capaci di ispirare fanno la differenza»

Timperi a pag.17



L'editoriale

LA TAGLIOLA DEL GREEN CHE BLOCCA L'EUROPA

Paolo Balduzzi

Come molti avevano previsto, è arrivata la "grande burrasca" di fine estate. "Pioggie, governo ladro", recitava una vignetta satirica pubblicata da "Il Pasquino" nel 1861. Solo che la burrasca alla quale qui si fa riferimento non è quella meteorologica. E il colpevole, se così si può chiamare, non è il governo di turno bensì la Commissione europea. La tempesta perfetta che sta colpendo l'industria automobilistica, infatti, con i colossi tedeschi Audi e Volkswagen in testa, sarà anche figlia di problemi strutturali del settore ma certamente deve molto alla svolta (o accanimento, a seconda dei punti di vista) delle istituzioni europee, Commissione in primis, rispetto all'abbandono dei motori endotermici entro il 2035. Un sentiero di conversione che ha messo in difficoltà prima i cittadini, costretti a fare i conti con la necessità di acquistare automezzi sempre più costosi nel giro di pochi anni, e poi gli stessi produttori, specialmente quelli europei, che sono stati presi alla sprovvista. E si trovano già in ritardo rispetto alla concorrenza straniera, in particolare quella cinese. Ma come mai l'Europa soffre così tanto la competizione? Se si guarda alla Cina, i motivi sono diversi.

Continua a pag. 16

Automotive Ue

Investiti 73 miliardi ma le e-car frenano

Ursicino a pag. 13

La serie Sky a Venezia



LA LEZIONE DI M. E I PERICOLI DEL POPOLISMO

Mario Ajello

Un Paese che si arrende alla dittatura. Un politico che capisce meglio di chiunque (...)
Continua a pag. 21
Satta e Abò alle pag. 20 e 21

Francia, Barnier premier con l'astensione di Le Pen

►L'asse di Macron con i gollisti
Sinistra: voto tradito

PARIGI La Francia ha finalmente un nuovo premier. Macron ha dato l'incarico a Michel Barnier di formare «un governo di unione al servizio dei francesi». Ma Mélenchon non ci sta: «Ai francesi è stata scippata l'elezione».

Pierantozzi a pag. 7

L'analisi

PARIGI, BERLINO E LA CRISI DELLE LEADERSHIP

Paolo Pombeni

Lo spettro che si aggira per l'Europa, se volessimo (...)
Continua a pag. 16

Missione Cernobio

Meloni alle imprese «Fidatevi dei risultati dell'esecutivo»

ROMA A Cernobio Meloni sottolineerà i successi del governo e che le risorse disponibili serviranno a sostenere imprese e famiglie. Malfetano a pag. 4

Il ministro oggi vede i suoi legali

Sangiuliano: ora esposto in procura Ma Bocca insiste: «È sotto ricatto»

ROMA Sangiuliano torna al lavoro, dà il via alla riforma del ministero e valuta un'azione legale. Bocca accusa: «Il potere ha spinto il Ministro



alle dimissioni per poi respingerle, all'interno di una strategia cinica volta a tenere in ostaggio la cultura italiana»
Bechis a pag. 5

Pa, stop alla pensione forzata

►Verso l'abolizione in Manovra, su base volontaria, dell'uscita obbligatoria a 67 anni per gli statali
►Le entrate corrono: in 7 mesi 19 miliardi in più. Il Mef: niente tesoretto, serve prudenza

Us Open, battuto Medvedev. Errani-Vavassori vincono il doppio misto



Sinner, la rivincita dopo i sospetti

Jannik Sinner dopo la vittoria con Medvedev agli Us Open

Martucci a pag. 24

ROMA Novità in Manovra per la Pa: stop alla pensione forzata a 67 anni. E per il fisco, corrono le entrate. Bassi, Di Franco e Pacifico alle pag. 2 e 3

Fallou come Willy ucciso a 16 anni per difendere l'amico

►Bologna, interviene per aiutare un compagno aggredito da un bullo che reagisce e lo accoltella



Bologna Una coltellata alla pancia e una al collo. Così ha perso la vita il 16enne Fallou Serin Sall, colpevole solo di aver difeso un amico. Fanti a pag. 10

Le indagini

Faida tra interisti
Dubbi dei pm su chi ha sparato

MILANO Sulla faida tra ultrà interisti, gli investigatori hanno dubbi su complici e depistaggi. Il racconto di Beretta non convince.
Di Corrado a pag. 12

Eccellenza is an attitude

The WineHunter Award 2024
Il Pollenzo
2020 Il Pollenzo Marche IGT

The WineHunter Award 2024
Il Pollenzo
2014 Il Pollenzo Marese Claudio Brucchi Rosso PIG

The WineHunter Award 2024
Il Pollenzo
2023 Angera Colli Maceratesi DOC

The WineHunter Award 2024
Il Pollenzo
2019 Pio Ex Mantal

CANTINA DE IL POLLENZA
TOLENTINO tel. 0733/961989

Il Segno di LUCA

GEMELLI, SULLA VIA DEL PIACERE

Con l'aiuto della Luna e di Venere, in amore puoi godere di svariati privilegi, che spianano la strada al tuo lato affettuoso e sentimentale, favorendo perfino un aspetto terapeutico della relazione, ossia che fa parte dei suoi effetti secondari. Lascia che il gioco e il divertimento ti servano da bussola per orientarti negli eventi della giornata. Il tuo senso di responsabilità è un po' petulante, concedigli qualche soddisfazione.
MANTRA DEL GIORNO
Il sistema nervoso facilita il piacere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 16

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

VENERDÌ 6 settembre 2024
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

QWEEKEND
L'INTERVISTA
Maria Pia
Timo

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Malumori dopo la riforma dei balneari

**Rimini: «Gare subito»
Viaggio nelle spiagge
che non vanno all'asta**

Oliva alle pagine 18 e 19

**Domani
UN REGALO
PER TE**
il Resto del Carlino + BAZAAR

ristora
INSTANT DRINKS

Boccia: «Sangiuliano è sotto ricatto»

L'imprenditrice di Pompei rilancia le accuse: «Viaggiavo sempre con lui. Pagava il Ministero». Il ministro valuta esposto in Procura Summit Meloni-Tajani-Salvini. La premier infuriata per le nuove rivelazioni. Intervista a Mastella: «La moglie faccia come Hillary» Servizi alle p. 2, 3 e 5

VERSO LA MANOVRA

L'appello della Fieg

**«Un incontro
con i partiti
contro la crisi
dell'editoria»**

Servizi a pagina 6

Mollicone (Fdi)

**«Sosteniamo
l'informazione
di qualità»**

Arminio a pagina 7

ACCOLTELLATO DA UN COETANEO. VOLEVA DIFENDERE UN AMICO



Fallou Serin Sall, 16 anni, il ragazzo ucciso a Bologna

Bologna, ucciso in strada a 16 anni

Un ragazzo di 16 anni è morto mercoledì sera dopo essere stato accoltellato da un coetaneo in via Piave, prima periferia di Bologna, e un altro minore, un

17enne, è rimasto ferito. La vittima è Fallou Serin Sall, padre senegalese e mamma italiana: sarebbe stato ucciso perché si è messo in mezzo in una lite in

strada, ha provato a difendere l'amico coetaneo ed è stato colpito da almeno una coltellata letale.

Tempera e Mastromarino a p. 12 e 13

DALLE CITTÀ

Bologna, accordo fra i curatori

**Svolta alla Perla,
l'azienda tornerà
a produrre
e vendere i capi**

Carbutti a pagina 22

Bologna, il piano di Acer

**«Alloggi a prezzo
calmierato
per i lavoratori»**

Carbutti in Cronaca

Imola in musica, stasera il clou

**Il concertone
di Colapesce
Dimartino**

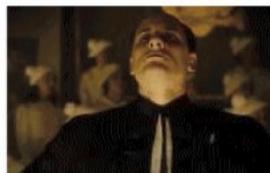
Pradelli in Cronaca



Paderno, interrogato il 17enne

**«Ho chiuso
gli occhi a tutti»**

Palma a pagina 15



Venezia, il film tratto da Scurati

**M. l'italiano,
Mussolini in tv**

Martini e Bogani alle p. 24 e 25



Us Open, battuto Medvedev

**Sinner insegue
stasera la finale**

Servizi nel Qs

**CALMARE L'ANSIA LIEVE,
PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.**



Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula **Silexan®** (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Silexan®). Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 18/05/2023.





IL SECOLO XIX



VENERDÌ 6 SETTEMBRE 2024

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20 € con TV SORRISI E CANZONI in Liguria - 1,50 € in tutte le altre zone - Anno CXXXVIII - NUMERO 211, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ASS. 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

INTERVISTA ALLA CONSULENTE. IL MINISTRO È TORNATO AL LAVORO. ORA VALUTA UN ESPOSTO IN PROCURA

Boccia: «Pagava sempre il ministero Sangiuliano è tenuto sotto ricatto»

Parla Maria Rosaria Boccia: «Èro sempre con Sangiuliano, lo accompagnavo come consiglieria in trasferte lunghe e sapevo che fossero pagate dal ministero. Ora lui è sotto il ricatto di persone che hanno ricevuto delle agevolazioni». Il ministro sta valutando di presentare un esposto.

FEDERICO MONGIA / PAGINE 2 E 3
AMABILE CAPURSO / PAGINE 4 E 5



Una foto postata su X da Boccia

IL RETROSCENA

Michela Tamburrino

Negli uffici è partito il totonomi per il successore

L'ARTICOLO / PAGINA 4

ROLLI

IL METODO SALVINI



PARLA IL POLITOLOGO TARCHI / PAGINA 5

ESTERI

Macron nomina Barnier premier Insorge la sinistra

Danilo Ceccarelli / PAGINA 11

Il presidente Macron ha scelto come capo del governo il repubblicano Michel Barnier, 73 anni, che in Europa ha seguito la partita Brexit. La sinistra protesta e annuncia una mozione di sfiducia.

LA SOLITUDINE DI ZELENKY IL GUERRIERO

DOMENICO QUIRICO / PAGINA 19

Zelesky non può essere morso dal dubbio di vedere il suo popolo esaurirsi. Se non si vince è colpa dei ministri incapaci e corrotti, dei generali, degli europei attaccati al borsellino.

LE IMPRESE DEL SETTORE ANNUNCIANO INIZIATIVE CONTRO IL DECRETO DEL GOVERNO. E I SINDACI CHE AVEVANO FIRMATO I BANDI RISCHIANO DI FARE RETROMARCIA

Concessioni, tutti scontenti

I balneari: il rinvio delle gare non basta, indennizzi insufficienti. L'Ue: la procedura d'infrazione va avanti

Nonostante il rinvio delle gare al 2027, i balneari si sentono traditi dal governo. Il decreto approvato dal Consiglio dei ministri non esclude il settore dall'applicazione della Bolkestein e il governo non ha inserito nel provvedimento un tetto al numero massimo di concessioni. Inoltre vengono considerati troppo bassi gli indennizzi per chi lascia. Tra i sindaci che hanno avviato le gare regna l'incertezza, mentre l'Ue avverte che la procedura di infrazione resta aperta.

BARONI, BRESSOLIN E FRECCERO / PAGINE 6 E 7

I GIORNALISTI: «BAVAGLIO»

Irene Famà / PAGINA 9

Stampa, nuovi limiti Vietato pubblicare ordinanze di arresto

Il Consiglio dei ministri approva il provvedimento che vieta la pubblicazione dell'ordinanza di custodia cautelare, atto in cui i giudici spiegano i motivi di un arresto.

GRAVI DANNI ALLE COLTIVAZIONI E FAMIGLIE EVACUATE. UN DISPERSO IN PIEMONTE



Maltempo, Albenga inondata

I campi della piana di Albenga sommersi (Franchi) GIACOMINO E REBAGLIATI / PAGINA 14

TRAGEDIA A BOLOGNA

Denunciò i bulli sedicenne uccide coetaneo

Filippo Fiorini / PAGINA

Si chiamava Fallou, ed è morto accoltellato da un coetaneo, di sedici anni. L'omicida aveva denunciato di essere stato preso di mira da giorni da un gruppo di bulli. Sembra che ci sia stata una resa dei conti per strada, e che la vittima si sia messa in mezzo per separare i contendenti.

È INSEGNARE È UNA CORSA A OSTACOLI

VALENTINA PETRI / PAGINA 19

La scuola è iniziata in alcune regioni e noi insegnanti siamo già esausti. Fermi, posate i forconi e spegnete le torce con cui volete ardere i privilegiati che hanno il coraggio di lamentarsi dopo i famosi 3 mesi di ferie (che io non vedo dai giorni del precariato, ma si chiamava disoccupazione).

LAURO LASCIA GLI ARANCIONI, NICOLINI NUOVA COORDINATRICE GENOVESE

Elezioni, via la Lista Toti entra quella dei sindaci

IL CASO

M. Fagandini e M. Indice / PAGINA 11

Inchiesta, sequestri
oltre i 500 mila euro

LITTE TRA 5 STELLE

A. Bravetti e N. Carratelli / PAGINA 9

Grillo avverte Conte
«Fa ricorso? Perderà»

Tensioni nel centrodestra ligure verso le Regionali. Lilli Lauro, campionessa di preferenze, lascia la Lista Toti pur annunciando la sua candidatura. Al suo posto, come coordinatrice genovese del movimento, l'ex portavoce di Toti, Jessica Nicolini, che potrebbe correre in una lista formata dagli amministratori pronti a prendere il posto di quella arancione. Nel centrosinistra esplose la grana del ribelle renziano Marattin: critica la candidatura Orlando.

MARCO MENDUNI / PAGINA 10

PREZZI OUTLET



VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00/19.30
ORARIO CONTINUATO - TEL. 010 731 7006

BUONGIORNO

Ieri ho ritrovato la ragazza commovente. L'avevo vista due anni fa, nel settembre del '22. Mahsa Amini era stata ammazzata da una settimana per la colpa di portare il velo in modo scorretto, di modo che i capelli le uscissero entusiasti dalla gabbia sepolcrale degli ayatollah. La ragazza commovente, anche lei iraniana, anche lei aveva una pettinatura piena di gioia e fermento, aveva occhiali da vista, una scollatura prudente come spesso hanno le ragazze in ogni angolo del mondo, quando vogliono solo essere belle. La ragazza commovente era molto bella, guardava nella telecamera del suo telefonino e cantava Bella Ciao in memoria di Mahsa. Ho cercato vanamente di scoprire il suo nome perché, come fosse una figlia, tremavo all'idea che finisse carcerata o torturata o ammazzata, come da due anni succede

Le ragazze belle

MATTIA FELTRI

cede alle ragazze iraniane che si ribellano alle catacombe cui le costringe la Repubblica islamica. Ieri l'ho rivista. Un'altra ragazza, un'altra molto bella, capelli lunghi, camicia a quadri, scollatura prudente, lei afghana, cantava Bella Ciao insieme alla ragazza commovente. La ragazza afghana cantava contro la legge infernale dei talebani che proibisce alle donne di parlare in pubblico, e di cantare naturalmente, e in un riquadro in basso c'era il vecchio video della ragazza commovente. Cantavano insieme, per due storie gemelle, per la stessa speranza. Di tutto, più commovente è che cantano bene. Non gli basta cantare: vogliono cantare bene, vogliono che la loro versione sia bella, bella la loro voce perché loro, a differenza dei ributtanti carcerieri, sono belle, cioè libere, e non hanno paura della bellezza.

PREZZI OUTLET



VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00/19.30
ORARIO CONTINUATO - TEL. 010 731 7006



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Crisi d'impresa
Nel concordato transazione fiscale forzata con doppio criterio



Giulio Andreani — a pag. 29

Domani con il Sole
Il Nobel Kahneman svela i segreti della mente



— a 12,90 euro più il prezzo del quotidiano

SCARPA

MOJITO WRAP GTX
OUTDOOR TRAVELLER.
SHOP ONLINE - SCARPA.COM

FTSE MIB 33684,80 +0,01% | SPREAD BUND 10Y 135,90 -0,70 | SOLE24ESG MORN. 1286,46 -0,37% | SOLE40 MORN. 1254,23 -0,01% | **Indici & Numeri** → p. 35 a 39

Fisco, l'extragettito balza a 19,2 miliardi In arrivo alert per 2,7 milioni di partite Iva

Imposte e tasse

A luglio entrate tributarie per 328,365 miliardi (+6,2%)
Il Mef: nessun tesoretto

Nel cassetto fiscale degli autonomi un tachimetro per spingere il concordato

Le entrate tributarie accelerano ancora: 328,365 miliardi di euro a luglio, 19,2 in più rispetto ai primi sette mesi del 2023 (+6,2% contro il +4,1% dei primi sei mesi). Già superato l'obiettivo del Governo per tutto il 2024. Bene sia le imposte dirette, in particolare l'Ires (+14,024 miliardi), sia le indirette (+5,177 miliardi). Cresce del 33% il gettito dell'accertamento. Dal 20 settembre 2,7 milioni di partite Iva riceveranno il "misuratore" della propria affidabilità fiscale per spingere l'adesione al concordato. **Mobil, Parente, Trovati** — a pag. 2-3

L'ANALISI

GIUSTIFICATA LA PRUDENZA DEL TESORO SULLE COPERTURE DELLA MANOVRA

di **Dino Pesole** — a pag. 3

IL MINISTRO SCHILLACI

Sanità: nuove assunzioni ma rischio concorsi deserti

Marzio Bartoloni — a pag. 5

Contratti a termine, torna il risarcimento illimitato

Decreto salva infrazioni

Con un blitz salta il limite delle 12 mensilità in caso di rapporto illegittimo

A sorpresa nel decreto legge approvato mercoledì dal governo per evitare le infrazioni della Commissione europea, entra un emendamento in merito ai contratti a termine, che ripristina, nei fatti, i risarcimenti potenzialmente illimitati a danno delle imprese nel caso di contratti a termine dichiarati illegittimi e trasformati dal giudice a tempo indeterminato. Il lavoratore può ottenere oltre 12 mensilità se dimostra il maggior danno. **Claudio Tucci** — a pag. 4



L'IFO TAGLIA LE STIME

Per la Germania avanza lo spettro della stagnazione

Di **Donfrancesco** — a pag. 4

202mila

IL CROLLO
Il numero di automobili prodotte negli stabilimenti italiani nel primo semestre del 2024, un calo del 20,6 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno

LA CRISI DEL SETTORE

Auto, commesse interne a picco
Nei primi sei mesi la produzione -20%

Naso e Greco — a pag. 5

LE NOVITÀ DELL'IFA DI BERLINO

Intelligenza artificiale pronta a sbarcare sui nostri computer

Luca Salvio e Biagio Simonetta — a pag. 7

La manifestazione. A Berlino la più importante fiera europea di tecnologia

PANORAMA

GLI USA: ACCORDO OK AL 90%

Per Netanyahu intesa lontana
Hamis rilancia sui prigionieri

Per la Casa Bianca l'accordo sulla tregua a Gaza e la liberazione degli ostaggi da parte di Hamas ieri era raggiunta al 90%, ma poche ore dopo Netanyahu ha smentito. Hamas avrebbe fatto marcia indietro sul numero dei prigionieri che Israele avrebbe dovuto liberare in cambio delle cinque soldatesse ventenni prigioniere a Gaza. — a pagina 9



Grande mediatore. Michel Barnier, 73 anni

LA NOMINA IN FRANCIA

BARNIER, IL GOLLISTA ALLA MISSIONE IMPOSSIBILE

di **Riccardo Sorrentino** — a pagina 10

MALTEMPO

Piogge torrenziali al Nord
Un disperso in Piemonte

Il maltempo ha colpito ancora in modo pesante l'Italia soprattutto al Nord. I danni maggiori in Lombardia, Piemonte (dove c'è purtroppo un disperso) e in Liguria. Ma sono state colpite anche altre regioni. — a pagina 15

DOMANI IN EDICOLA



L'ESTATE CON CAMILLERI

Da sabato 7 settembre alle ali della sfinca, un'indagine del commissario Montalbano, sarà in vendita a 9,90 euro

SLOGGER
CREAZIONE SOFTWARE PER RETE

IL TUO SOFTWARE FACILE PER VENDERE.
CE LA PUÒ FARE ANCHE IL TUO AGENTE PIÙ GIOVANE.
Dai nuova Vita al Tuo business

Il rivoluzionario gestionale web creato su misura per la Tua forza vendita. Progettato per semplificare e potenziare la raccolta degli ordini, integrabile con il Tuo Gestionale.

Potenziato con intelligenza artificiale su **itrade**

slogger.it

Italgas, da Cdp 260 milioni per la partita 2i Rete Gas

Distribuzione gas

Italgas è al lavoro per trovare un'intesa con P2i e presentare un'offerta vincolante per il 100% di 2i Rete Gas, il secondo operatore attivo nella distribuzione gas. Il gruppo guidato da Paolo Gallo è impegnato da mesi nella due diligence sui conti della società. L'offerta vincolante è attesa

nelle prossime settimane ma una cifra definitiva ancora non c'è perché le parti stanno trattando sul premio da applicare alla Rab di 2i Rete Gas (il capitale investito netto riconosciuto ai fini regolatori) che determinerà l'esborso finale. Per sostenerlo, è in programma anche un aumento di capitale di circa un miliardo, al quale Cdp Reti (azionista di Italgas con il 25,99%) dovrebbe contribuire con un impegno di circa 260 milioni. **Celestina Dominelli** — a pag. 22

INTELLIGENZA ARTIFICIALE NELLE IMPRESE/6

Cibek, risparmi con l'assistente virtuale

Pierangelo Soldavini — a pag. 16

Moda 24

Verso l'autunno
Come contrastare i cali di vendite

Marta Casadei — a pag. 20

Plus 24

Piazza Affari
I titoli che possono crescere ancora

— Domani in edicola con il quotidiano

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a 1.00€. Per info: Isol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



SEMIFINALE AGLI US OPEN
Lezioni americane
E Sinner vola
 DI TIZIANO CARMELLINI
 Quel ragazzo russo (all'epoca numero due al mondo), (...)
 Segue a pagina 26

GIALLO IN CAMPIDOGGIO
Rocca «salva» Gualtieri
Slitta la fascia verde
ma è gelo con l'assessore
 Zanchi a pagina 18

BARNIER PRIMO MINISTRO
Macron sceglie un gollista e la sinistra insorge
«Elezioni rubate»
 Russo a pagina 8

ARTEMISIA LAB
 ESAMI CLINICI IN GIORNATA DIAGNOSTICA IMMEDIATA
 Siamo come ci curiamo!
 PREVENIRE è meglio che curare
 APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO
 SCEGLI LA SEDE PIÙ VICINA A TE

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ARTEMISIA LAB
 ESAMI CLINICI IN GIORNATA DIAGNOSTICA IMMEDIATA
 Siamo come ci curiamo!
 PREVENIRE è meglio che curare
 APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO
 SCEGLI LA SEDE PIÙ VICINA A TE

S. Umberto

Venerdì 6 settembre 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 246 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

IL VAFFA FINALE

Vertice con il Fondatore al Forum di Roma: toglieremo il simbolo a Conte
 La battaglia si sposta in tribunale: «Ferreremo l'avvocato delle élite»
Mi sono rotto le stelle
 Sirignano a pagina 2

LA BUFERA SUL COLLEGIO ROMANO

Lui, lei e l'altra Aria di golpe
E Sanguiliano valuta l'esposto
 DI TOMMASO MANNI
 Il caso Boccia-Sanguiliano non è ancora chiuso e puzza di golpe. Lei accusa un'altra donna e spiega che il ministro è sotto ricatto. Lui oggi incontra i suoi legali per valutare un esposto.
 a pagina 4

SGAMBETTO CAPITALE
 No all'inceneritore Elly contro Gualtieri (a sua insaputa)
 Novelli a pagina 7

REGIONALI IN LIGURIA
 Calenda ora detta le condizioni al Pd E sono pernacchie
 Brunello a pagina 3

LA MOSSA DEL GOVERNO
 Stretta sulla giustizia La sinistra insorge Ma è la loro norma Ue
 C'è il sì alla norma «Costa» che blocca la pubblicazione delle ordinanze di custodia cautelare. La sinistra insorge ma è una norma europea.
 Barbieri a pagina 6

DI ROBERTO ARDITI
 Altro che segrete le stanze del potere sono vulnerabili
 a pagina 5

DI GIANFRANCO FERRONI
 Da Emiliano a Orlando quando il Pd piazza le «amiche» nel Palazzo
 a pagina 5

IL LEADER DI ITALIA VIVA
A Very English Renzi
«L'ala Blair per vincere»
 Renzi parla a tutto tondo a Roma. «La sinistra senza di me non vince», poi attacca Conte: «Basta con i veti dei cinque stelle». E sul Jobs act: «Schlein coerente, non come gli ex ministri Pd».
 Romagnoli a pagina 3

IL PAESE CHE VA
 Niente Manovra lacrime e sangue C'è il tesoretto da 20 miliardi
 Caleri a pagina 15

Il Tempo di Oshø
Boccia sceglie La Stampa
«Il ministro è sotto ricatto»
 "Quando me fai caporedattore?"
 a pagina 4

*IN ITALIA BASTA SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI CENERZANI) STATISTICA IN ARRE P. 241, 252/2024 (ECON. N. 3) 27/02/2024 A. 43

A VENEZIA LA SERIE SKY
Il Mussolini di Joe Wright
«Vi racconto il fascismo»
 A Venezia presentati gli 8 episodi della serie «M. Il figlio del secolo», serie Sky Studios tratta dal romanzo di Scuraia che racconta l'ascesa del Duce al potere.
 Bianconi a pagina 22

MADE IN ITALY
linfisso
 L'azienda su misura
PORTE... MA ANCHE
·FINESTRE ·PORTONI
·ARREDAMENTI
 La tua fabbrica di infissi, il giusto connubio tra artigianalità e tecnologie all'avanguardia
 Borgovelino (RIETI) - Viale dell'Artigianato, 7
 Tel. 0746 586015
www.linfisso.it

Oroscopo
Le stelle di Branko
 a pagina 13

STASERA LA FRANCIA
Torna la Nazionale dopo il flop degli Europei
 Pieretti a pagina 28



Venerdì 6 Settembre 2024
Nuova serie - Anno 34 - Numero 210 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch.fr. 3,50
Francia € 2,50 **€ 4,00***

*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Gentleman a 4,00€ (ItaliaOggi €2,00 + Gentleman €2,00)



a pag. 35

Elkann prosegue a smagrire Stellantis in Italia Proposto ai cassaintegrati di andare in Polonia

Carlo Valentini a pag. 4



TRASPARENZE EUROPEE

Controlli mirati sui contanti in entrata e in uscita dall'Ue con i dati raccolti ai fini fiscali
Armella e Solci a pag.

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

10 Crisi d'impresa - Il decreto correttivo del Codice

Contante - Il decreto sui controlli in Dogana

Notai - La sentenza sulla sanzione per vendita di società russa

Minori - La sentenza della Corte Ue sui procedimenti penali

Indennizzati ai precari della Pa

Nel decreto salva-infrazioni la possibilità di attribuire un risarcimento del danno da 4 a 24 mensilità per l'uso abusivo di contratti di lavoro a tempo determinato

Un'indennità da un minimo di 4 a un massimo di 24 mensilità che non esclude la possibilità per il lavoratore di provare il maggior danno subito. E' questa la soluzione individuata dal governo per sanare la procedura di infrazione, avviata nel 2019 e proseguita da Bruxelles con un parere motivato nel mese di aprile dell'anno scorso, per l'abuso di contratti a tempo determinato nel settore pubblico.
Corisano a pag. 34

Tra due settimane si vota nel Brandeburgo E la Bild Zeitung dice a Scholz: «Dimettiti»



IL RIMPASTO INCOMBE

Tra due settimane si vota a casa di Olaf Scholz. Se perde ancora nel Brandeburgo, il Land che circonda Berlino, dopo la disfatta in Turingia e in Sassonia, dovrebbe dimettersi, chiedono in molti. Faccia come Biden, gli consiglia la Bild Zeitung, giornale popolare e il più venduto in Europa. Possibile, ma poco probabile. In 75 anni nella Repubblica Federale è avvenuta solo una volta, quando nel 1974, Willy Brandt si dimise a causa della scoperta di una spia della Ddr, nella sua Cancelleria. Ma la Germania oggi è sempre meno prevedibile. I liberali minacciano di uscire dalla Coalizione, e anche i verdi, continuano a perdere voti, e si danno reciprocamente la colpa.
Gardina a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Mentre in Ucraina piocono sempre più missili russi, Israele bombarda Hamas ma è sotto il mirino dell'Iran, il governo tedesco viene travolto dal voto in due regioni dell'Est, la Polonia non riesce a far il governo a due mesi dalle elezioni e negli Usa infuria la battaglia elettorale per la Casa Bianca, in Italia esplose il caso Saggiolano-Bonetta cioè il flirt fra il ministro della cultura e un'armpiatrice forse nata di Pompei. Di così del genere, nella Roma politica, ce ne sono a sacco. Ma questo è esplosivo anche perché Saggiolano ha molti nemici nella capitale (ad esempio ha ridotto i contributi al settore del cinema) e poi è incappato in un'incidente tosta che non vuole organizzare eventi ma solo "grandi eventi" e che ora in giro nei palazzi del potere con occhiali e i quali registra tutto per poter ricattare tutti. Adesso stava partecipando alla organizzazione del G7 per cui il politico sicurezza si sta diffondendo fra i grandi della terra. La sola soluzione sono le dimissioni immediate del ministro. Mi meraviglio che siano state respinte perché sono inevitabili. Con più d'una, più è peggio. Per il ministro e per il governo Meloni.



Il tuo investimento ideale

BTP con le Ali

Affianca al tuo BTP la migliore gestione Euclidea

Metti il turbo al tuo BTP, completa la tua asset allocation con un portafoglio diversificato che ne massimizza il rendimento futuro riducendo i rischi.

Trasferisci i tuoi BTP in Euclidea. Al resto pensiamo noi!



BTP con le Ali
+ 17,4% 
riferimento 2016 - 2024

La nostra Core 6
+
I tuoi BTP

Ricevi una prima consulenza gratuita

Chiamaci allo 800 946 922 per ricevere una consulenza gratuita di 30' con un nostro Wealth Advisor, il quale ti aiuterà a individuare la strategia di investimento più in linea con i tuoi obiettivi.

Il tempo è prezioso, se non riusciamo a risponderti subito non ti lasciamo in attesa: ti richiamiamo noi appena un nostro Wealth Advisor sarà disponibile.

Chiama lo 800 946 922

Oppure visita euclidea.com

Prenota un appuntamento con un Wealth Advisor



Con Guida pratica al Salva Casa a € 8,90 in più



LA NAZIONE

QN WEEKEND
L'INTERVISTA
Maria Pia
Timo

VENERDÌ 6 settembre 2024
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Tempesta Bolkestein in Toscana

Balneari su tutte le furie
«Questa riforma scatenerà i ricorsi»

Mannocchi e Masiero alle pagine 18 e 19



Verso le elezioni

Umbria e Liguria
Il campo largo al grande test

Borgioni e Merluzzi a pagina 17

ristora
INSTANT DRINKS

Boccia: «Sangiuliano è sotto ricatto»

L'imprenditrice di Pompei rilancia le accuse: «Viaggiavo sempre con lui. Pagava il Ministero». Il ministro valuta esposto in Procura Summit Meloni-Tajani-Salvini. La premier infuriata per le nuove rivelazioni. Intervista a Mastella: «La moglie faccia come Hillary» Servizi alle p. 2, 3 e 5

VERSO LA MANOVRA
L'appello della Fieg
«Un incontro con i partiti contro la crisi dell'editoria»
Servizi a pagina 6
Mollicone (Fdi)
«Sosteniamo l'informazione di qualità»
Arminio a pagina 7

ACCOLTELLATO DA UN COETANEO. VOLEVA DIFENDERE UN AMICO



Fallou Serin Sall, 16 anni, il ragazzo ucciso a Bologna

DALLE CITTÀ
Empoli
Auto in fiamme dopo l'incidente
Quattro giovani in codice rosso
Capobianco in Cronaca
Empoli
Progetto stadio «Il confronto è fondamentale»
Ingardia in Cronaca

Il nuovo primo ministro
Francia, Macron incarica Barnier
Le Pen 'apre', la sinistra insorge
Serafini a pagina 12

Bologna, ucciso in strada a 16 anni
Un ragazzo di 16 anni è morto mercoledì sera dopo essere stato accoltellato da un coetaneo in via Piave, prima periferia di Bologna, e un altro minore, un 17enne, è rimasto ferito. La vittima è Fallou Serin Sall, padre senegalese e mamma italiana: sarebbe stato ucciso perché si è messo in mezzo in una lite in strada, ha provato a difendere l'amico coetaneo ed è stato colpito da almeno una coltellata letale.
Tempera e Mastromarino a p. 14

Certaldo
Premio Boccaccio
Un programma con grandi nomi
Servizio in Cronaca



Paderno, interrogato il 17enne
«Ho chiuso gli occhi a tutti»
Palma a pagina 15



Venezia, il film tratto da Scurati
M. l'italiano, Mussolini in tv
Martini e Bogani alle p. 24 e 25



Us Open, battuto Medvedev
Sinner insegue stasera la finale
Servizi nel Qs

CALMARE L'ANSIA LIEVE, PER SENTIRSI PIÙ LEGGERI.



LAILA
88 mg capsule a rilascio prolungato
Laila farmaco di origine vegetale, l'unico con formula **Silexan®** (olio essenziale di lavandula angustifolia Miller).

LAILA è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda (Silexan®). Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 18/05/2023.





la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari

La nostra carta previene da eventuali rischi ed è fornita gratis in versione elettronica

Venerdì 6 settembre 2024

Oggi con il Venerdì

Anno 49° N° 212 - In Italia € 2,70

PALAZZO CHIGI NELLA BUFERA

“Ascoltavo il governo al telefono”

Boccia al contrattacco: “Il ministro è ricattato, dice bugie, sa quello che io ho in mano, l'altra persona della vicenda è Meloni” Sangiuliano: la denuncerò. La premier nella morsa dei veleni. Scoppia il caso Ales, nominato al vertice l'amico di Arianna
Stretta sulla libertà di stampa: vietato pubblicare ordinanze di custodia cautelare

Il commento

Pompei contro Garbatella

di Francesco Merlo

Tutti hanno cercato il reato, i soldi pubblici, il peculato, ma un ministro della Cultura che ha tentato di nominare consulente del Ministero la propria amante si è già dimesso dalla Cultura. «Poveraccio» scrive ai giornalisti l'ex amante, Maria Rosaria Boccia, che ha alzato il cannone e, con uno scatto di orgoglio coatto - Pompei contro la Garbatella - come l'eroina antiborbonica Peppa la Cannonera, ha puntato direttamente “i palazzi del potere”. E dunque ora spara forte contro di lei, contro Giorgia, che l'ha chiamata «quella signora là» e «ha pure spinto il ministro alle dimissioni per poi respingerle». Non c'è nulla di più orrendamente maschilista di una lite tra donne che si tirano i capelli, e sono mille gli esempi letterari, da Goldoni a Martoglio, alle sceneggiate napoletane, qui con una piccola variazione di genere: isso, essa e “a” malamente. Quando, però, al culmine della pochade scollacciata, in tv ha esibito un velo di commozione spietatamente vero dentro un giornalismo spietatamente patasca, “esclusiva Tg1”, Sangiuliano si è dimesso anche dalla decenza.
● continua a pagina 23

di Conchita Sannino

È il giorno di Maria Rosaria Boccia, lo aspettava, contava le ore. E va giù diretta, secca. È un fiume in piena. Lui, il ministro, è il «ricattato». Da chi: stranamente, dice lei, da persone che avrebbero ricevuto da lui favori - politici o pubblici - forse non dicibili.
● a pagina 3
● servizi da pagina 2 a pagina 5

L'intervista

Io pentito di CasaPound: “Schiaffi, punizioni e culto di Hitler”

di Federica Angeli



● a pagina 8

Economia

Più entrate dalle tasse gelo di Giorgetti “Non è un tesoretto”

di Colombo e Conte
● a pagina 6



Il ministro Sangiuliano con Boccia

Mappamondi



Michel Barnier è il nuovo premier francese insorge la gauche

dalla nostra corrispondente Anais Ginori ● a pagina 10



Il ritorno dell'Isis ora incita alla jihad i lupi solitari in Europa

di Daniele Raineri
● a pagina 11

Il film proiettato alla Biennale Cinema



Il fascismo è intorno a noi La lezione di M. a Venezia

di Stefano Cappellini

Per cambiare la storia ci vuole sfrontatezza”. Quanto ha ragione il Benito Mussolini di M. Il figlio del secolo. Quale eterna, attualissima verità: sfrontatezza, ci vuole.
● a pagina 28
con i servizi di Alberto Crespi e Arianna Finos ● alle pagine 28 e 29

La storia

Rischio estinzione per diventare pastori si va a scuola



di Giacomo Talignani
● a pagina 17

SOMEC
GRUPPO

IL POLO DELLA QUALITÀ COSTRUTTIVA ITALIANA

somecgruppo.com

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/498221, Fax 06/49822923 - Soci: Abh.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via F. Agnoli, 8 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@manzoni.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 La Grande Storia della Vita Quotidiana € 11,60

NZ



I 125 anni di FIAT
La Ferrari portata in Borsa e Fiat Chrysler azzera i debiti
PAOLO GRISERI - PAGINA 22

L'EMERGENZA
Rissa a Bologna, ucciso 16enne
Mai così tanti coltelli tra i giovani
FILIPPO FIORINI, FRANCO GIUBILEI - PAGINE 18 E 19

GLISPETTACOLI
Perché non possiamo sbarazzarci di Mussolini e Messina Denaro
CAPRARA, SOFFICI - PAGINE 26 E 27

DENTAL FEEL
PROFESSIONISTI DEL BENESSERE DENTALE
WWW.DENTALFEEL.IT

LA STAMPA

VENERDÌ 6 SETTEMBRE 2024

DENTAL FEEL
PROFESSIONISTI DEL BENESSERE DENTALE
Dr. Gian. Dott. Amanda Ferraro

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 158 II N. 246 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it **GNN**

PARLA L'IMPRENDITRICE DEL CASO SANGIULIANO: "IL MINISTRO SOTTO RICATTO. IO CON LUI IN TRASFERTA A SPESE DEL MINISTERO. SESSISMO CONTRO DI ME"

Boccia: "La mia verità"

FEDERICO MONGA



Il ministro
Ci sono alcune persone che lo ricattano per delle agevolazioni che hanno avuto

Le registrazioni
Perché ho iniziato a registrare? Il ministro ha detto: "In futuro nessuno crederà a quello che dirai"

Le chat
Con una persona con la quale si ha una relazione si possono scambiare anche messaggi piccanti

I segreti
Ero a stretto contatto con il ministro. Quindi ho ascoltato telefonate e ho letto messaggi

Cultura, cosa manca a destra
GIOVANNI ORSINA
È dalla "discesa in campo" di Silvio Berlusconi all'indomani di Tangentopoli che a destra ci si lamenta dell'egemonia culturale della sinistra. - PAGINA 23

AL FESSANDRO GAROFALI PER LA STAMPA

LA FRANCIA

Il mediatore Barnier premier di Macron La scelta di ripiego fa comodo a Le Pen

ERIC JOZSEF



A termine di una crisi di governo lunga 51 giorni, una durata inedita nella storia della politica francese e superiore alla media delle crisi italiane, Emmanuel Macron ha tirato fuori la carta Michel Barnier. **CRICCARIELLI - PAGINA 11**

L'UCRAINA

Le mosse di Zelensky nel risiko della guerra

DOMENICO QUIRICO



È un episodio perfetto del diario della Guerra Tiepida, ovvero non più fredda ma non ancora caldissima, quella che incombe da più di due anni sul mondo con il tira e molla delle armi, in bilico tra bisbigli di necessità della pace e cifre di morti. **AGUIASTRO, ZAFESOVA - PAGINE 5 E 9**

L'UE: LA PROCEDURA RESTA APERTA, ROMA FACCIA LE GARE

IL GARANTE: L'EX PREMIER STA DISTRUGGENDO IL MOVIMENTO

Ira dei balneari sul governo "Traditi dopo le promesse"

PAOLO BARONI, MARCO BRESOLIN

I balneari si sentono traditi dal governo: nei mesi passati era stato promesso loro di tener fuori questo settore all'applicazione della direttiva Bolkestein mentre in realtà, con la riforma appena varata dal Consiglio dei ministri, avviene l'esatto contrario. Ma per arrivare al traguardo sventolato dal governo potrebbero servire anni. **ANGELONSI - PAGINE 6 E 7**

L'INFORMAZIONE

Giustizia, quella stretta che colpisce la stampa

GIAN CARLO CASELLI

Il problema è la durata interminabile dei processi, una vergogna che trasforma in denegata giustizia il diritto dei cittadini ad una giustizia giusta. - PAGINA 23

M5S, Conte liquida Grillo "In tribunale vincerò io"

BRAVETTI, CARRATELLI

Volano i cavilli nel Movimento 5S. La rottura tra Grillo e Conte è a un passo. «Conte non sta compiendo un rinnovamento del Movimento, ma un abbattimento, tuona il fondatore, che minaccia di ricorrere a un articolo dello Statuto che lo riconosce «garante» dei «valori fondamentali» e avverte: «Su nome, simbolo e regola dei due mandati decido io». **CON IL TACCOMO DI SORGI - PAGINA 13**

LA SCUOLA

Valditara: "Elimino l'insufficienza grave"

Flavia Amabile

Se insegnare diventa una corsa a ostacoli

Valentina Petri

LE IDEE

Le ferite dei popoli lasciate sanguinare

GABRIELE SEGRE

Nessuno comprende il dolore degli altri. È il tratto più tragico della nostra epoca. - PAGINA 23

BUONGIORNO

Le ragazze belle

MATTIA FELTRI

Ieri ho ritrovato la ragazza commovente. L'avevo vista due anni fa, nel settembre del '22. Masha Amini era stata ammazzata da una settimana per la colpa di portare il velo in modo scorretto, di modo che i capelli le uscissero entusiasti dalla gabbia sepolcrale degli ayatollah. La ragazza commovente, anche lei iraniana, anche lei aveva una pettinatura piena di gioia e fermento, aveva occhiali da vista, una scollatura prudente come spesso hanno le ragazze in ogni angolo del mondo, quando vogliono solo essere belle. La ragazza commovente era molto bella, guardava nella telecamera del suo telefonino e cantava Bella Ciao in memoria di Masha. Ho cercato vanamente di scoprire il suo nome perché, come fosse una figlia, tremavo all'idea che finisse carcerata o torturata o ammazzata, come da due anni succede

alle ragazze iraniane che si ribellano alle catacombe cui le costringe la Repubblica islamica. Ieri l'ho rivista. Un'altra ragazza, un'altra molto bella, capelli lunghi, camicia a quadri, scollatura prudente, lei afghana, cantava Bella Ciao insieme alla ragazza commovente. La ragazza afghana cantava contro la legge infernale dei talebani che proibisce alle donne di parlare in pubblico, e di cantare naturalmente, e in un riquadro in basso c'era il vecchio video della ragazza commovente. Cantavano insieme, per due storie gemelle, per la stessa speranza. Di tutto, più commovente è che cantano bene. Non gli basta cantare: vogliono cantare bene, vogliono che la loro versione sia bella, bella la loro voce perché loro, a differenza dei ributtanti carcerieri, sono belle, cioè libere, e non hanno paura della bellezza.

TRAVAGLINI GATTINARA




24 business school In partnership con **MILANO FINANZA**



SCOPRI I NOSTRI MASTER

Vendite sui titoli europei del lusso
Il big Hermès perde il 6% e Cucinelli il 5%
 Camurati in **MF Fashion**
Troppe scorte accumulate: Stellantis frena la produzione di Jeep in Usa
Boeris a pagina 7



il quotidiano dei mercati finanziari

Gentleman
 IN ALLEGATO

Anno XXXVI n. 175
 Venerdì 6 Settembre 2024
€4,00* *Classificati*

*L'abbonamento obbligatorio ad esclusione con Garbionari è € 4,00 (MF € 2,00 + Gentleman € 2,00)



24 business school In partnership con **MILANO FINANZA**

SCOPRI DI PIÙ



24orebs.com

Con MF Fashion for Fashion: 119,4 € 7,00 (€ 4,20 + € 3,00) - Con MF Living: 84,4 € 8,00 (€ 4,00 + € 3,00) Spettatore P.A.P. art. 1 c. 1 L. 48/94. DCR Milano - LA € 1,40 - CRIF: 4.000 Milano € 3,00

FTSE MIB +0,01% 33.685 DOW JONES -0,45% 40.791 NASDAQ +0,34% 17.143** DAX -0,08% 18.577 SPREAD 143 (-1) €/S 1,1097**

** Dati aggiornati alle ore 20,30

LINEA DURA DEI MEMBRI TEDESCHI DELLA BANCA CENTRALE

Berlino disarma la Bce

Nagel e Schnabel vogliono meno acquisti di titoli di Stato quando l'inflazione è bassa
Obiettivo è non ripetere le perdite subite dalla Bundesbank nel caso di un nuovo Qe
CAOS IN LIBIA, STOP ALLE FORNITURE DI PETROLIO. MA ENIR ASSICURA: IL GAS ARRIVA

Nirfole e Zoppo alle pagine 2 e 3



LA SUPERVISIONE DI IVASS
Polizze catastrofali, limite ad assicurare
Il governo aiuta le piccole compagnie
Messia a pagina 17

NUOVO AZIONARIATO
Singapore torna in Mundys ma schermato da Blackstone
Deugeni a pagina 9

INVESTINDUSTRIAL
I piani di Bonomi su Omnia: un bond da mezzo miliardo, poi m&a e l'uscita
Carosielli a pagina 13




SALONE NAUTICO GENOA BOAT SHOW
WE ARE MADE OF SEA

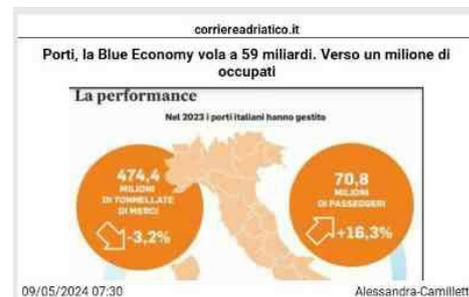
64TH GENOA BOAT SHOW
19-24 SEPTEMBER 2024

STELLA MARIS
Genova & Comunità
CONFERENZA NAUTICA
ITALIA
madainitaly.gov.it
salonenautico.com

Porti, la Blue Economy vola a 59 miliardi. Verso un milione di occupati

Subito due numeri. Il sistema portuale italiano nel 2023 ha mosso 474 milioni di tonnellate di merci e ha supportato l'import-export per 338 miliardi di euro di valore. «In pratica, l'import-export del Paese, per un terzo in valore e per il 50% in quantità, transita per i porti. E non dobbiamo considerare la sola movimentazione via mare, ma anche l'attivazione di modalità di trasporto ulteriori, come treni e tir, e quindi un'altra economia ancora», dice Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. Il Rapporto 2024 Italian Maritime Economy ricostruisce che il valore della Blue Economy in Italia è pari a 59 miliardi di euro, in crescita: erano 52,4 nel 2021. Una fotografia che aiuta a comprendere il valore economico della portualità. Con un effetto moltiplicatore nel resto dell'economia, ricostruisce **Assoport**, pari a 1,8, a fronte dell'1,7 precedente.

Rodolfo Giampieri Le 228mila imprese del cluster marittimo, il 3,8% del tessuto imprenditoriale, cita Srm, danno lavoro a 914mila occupati, il 3,6% del totale Italia. Tutto compreso: porti, shipping, logistica, turismo, cantieristica e diporto. La sola portualità (intesa come attività dal momento in cui le navi arrivano in banchina), con un valore prodotto pari a 8,1 miliardi di euro, rappresenta il 17,5% del totale economia del mare. «Un altro valore importante sta nel turismo - osserva Panaro - negli scali tra traghetti e navi da crociera, sono transitati 70,8 milioni di persone. Più della popolazione italiana». Un dato che **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoport**, raccoglie e rilancia, nel quadro complessivo: «I porti non significano solo merci, ma mettono in moto una moltitudine di attività, come appunto il transito dei passeggeri sia sui traghetti sia nelle crociere, che possono rappresentare una leva di sviluppo importante per i territori, con una corretta integrazione con le comunità portuali». Occupazione e volano per il territorio. Ricostruisce **Assoport** che negli scali sono attive 482 imprese nella sola movimentazione merci. Si parla di 14.462 addetti alle sole operazioni portuali. «Un numero cui si aggiungono i 1.500 dipendenti delle Autorità di sistema, i lavoratori della cantieristica, delle Capitanerie di porto, della sanità marittima, della dogana, della polizia di frontiera - spiega **Giampieri** - I porti sono un mondo, anche in termini di lavoro». Ulteriore capitolo, l'Iva: i porti producono un gettito complessivo di 9 miliardi. Sottolinea **Giampieri**: «A oggi ne viene distribuito tra le singole Autorità di sistema l'1%, su una base predisposta dal Mit. Sarebbe importante recuperare la piena disponibilità di queste entrate a favore del sistema portuale, magari vincolandole su singoli progetti, mirati e strategici». LO SCENARIO Un passo indietro. Permane la crisi in Medio Oriente, è ancora guerra in Ucraina. Calano i passaggi a Suez, aumentano a Buona Speranza. Ma il Mediterraneo resta protagonista: Srm stima al 2028 una crescita dei traffici container un po'



Subito due numeri. Il sistema portuale italiano nel 2023 ha mosso 474 milioni di tonnellate di merci e ha supportato l'import-export per 338 miliardi di euro di valore. «In pratica, l'import-export del Paese, per un terzo in valore e per il 50% in quantità, transita per i porti. E non dobbiamo considerare la sola movimentazione via mare, ma anche l'attivazione di modalità di trasporto ulteriori, come treni e tir, e quindi un'altra economia ancora», dice Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. Il Rapporto 2024 Italian Maritime Economy ricostruisce che il valore della Blue Economy in Italia è pari a 59 miliardi di euro, in crescita: erano 52,4 nel 2021. Una fotografia che aiuta a comprendere il valore economico della portualità. Con un effetto moltiplicatore nel resto dell'economia, ricostruisce **Assoport**, pari a 1,8, a fronte dell'1,7 precedente. Rodolfo Giampieri Le 228mila imprese del cluster marittimo, il 3,8% del tessuto imprenditoriale, cita Srm, danno lavoro a 914mila occupati, il 3,6% del totale Italia. Tutto compreso: porti, shipping, logistica, turismo, cantieristica e diporto. La sola portualità (intesa come attività dal momento in cui le navi arrivano in banchina), con un valore prodotto pari a 8,1 miliardi di euro, rappresenta il 17,5% del totale economia del mare. «Un altro valore importante sta nel turismo - osserva Panaro - negli scali tra traghetti e navi da crociera, sono transitati 70,8 milioni di persone. Più della popolazione italiana». Un dato che Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoport**, raccoglie e rilancia, nel quadro complessivo: «I porti non significano solo merci, ma mettono in moto una moltitudine di attività, come appunto il transito dei passeggeri sia sui traghetti sia nelle crociere, che possono rappresentare una leva di sviluppo importante per i territori, con una corretta integrazione con le comunità portuali». Occupazione e volano per il territorio. Ricostruisce **Assoport** che negli scali sono attive 482 imprese nella sola movimentazione merci. Si parla di 14.462 addetti alle

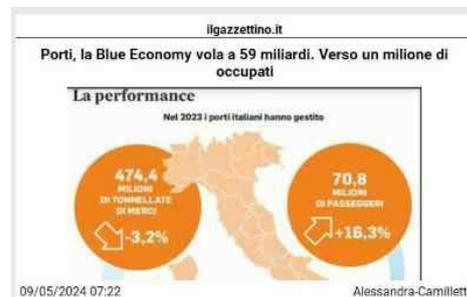
sopra il 3% annuo contro il 2,5 della media Mondo. L'Italia si pone come hub logistico (e pure energetico) tra Nord Africa ed Europa continentale. Spiega Panaro: «Lo scenario che abbiamo davanti non sta causando decrescita. Certo crea disagi alle catene logistiche, che comunque funzionano grazie a operatori di eccellenza. Si fa maggiore stoccaggio nei magazzini, servono spazi». Portualità articolata e diffusa. La flessione del traffico merci del 3,2% sul 2022 riflette - spiega il rapporto Srm - il rallentamento del ciclo economico. Anche laddove si sono registrate variazioni teu negative, si è registrato un incremento del transhipment. Alessandro Panaro «I nostri scali hanno fatto comunque il loro mezzo miliardo di tonnellate di merci, il che significa che la logistica riesce ad adattarsi - sottolinea Panaro - L'arco adriatico con la disruption di Suez ha rallentato, perché le navi da Gibilterra trovano prima i porti spagnoli e nordafricani che stanno infatti crescendo, ma la situazione tende a normalizzarsi». TENDENZE L'Italia può far leva sulla sua leadership nelle rotte a corto raggio : è il primo Paese in Europa per volume di merci movimentate in short sea shipping, per 305 milioni di tonnellate. Dei primi dieci porti Ro-Ro del Mediterraneo otto sono italiani. Il settore, che si caratterizza per il trasporto Tir, è cresciuto del 56% in dieci anni. In linea con la regionalizzazione dei mercati. «Il Ro-Ro è l'unica tipologia di trasporto merci che a fine 2023 ha avuto una crescita, dello 0,4% - ricostruisce Alessandro Panaro - Sempre più traffico si muoverà all'interno del Mediterraneo. Ma anche le Ro-Ro stanno crescendo di dimensione, la loro lunghezza è salita di un quinto negli ultimi vent'anni, e dovremo attrezzare i porti in termini di banchine, rifornimenti di carburanti alternativi e servizi». Panaro guarda agli scali del Mezzogiorno che nel 2023 hanno gestito il 47% delle merci, con una «grossa proiezione nazionale e internazionale e spazi adeguati per affrontare la sfida della sostenibilità». L'EVOLUZIONE Un passo avanti ancora. «I porti hanno dimostrato un'enorme resilienza dopo il Covid che ci ha permesso di rimbalzare immediatamente, anche nel susseguirsi dell'instabilità sul Mar Rosso e sul Mar Nero, nostri punti di riferimento - dice Pino Musolino , presidente dell'Authority del Mar Tirreno Centro Settentrionale - Ora, servirebbe un maggior coordinamento all'interno delle istituzioni europee, ancora nordcentriche». Pino Musolino Anche in ottica di finanziamenti, considerato il fatto che «ci sono fondi ancora da distribuire: 36 miliardi di euro Cef e almeno altri 11,5 di Innovation Fund». Dall'istantanea all'ulteriore riflessione. «Lavori creati, investimenti, benessere, ricadute sulle città portuali: l'impatto economico è per certi versi ancora ignoto - sottolinea Musolino - Bisognerebbe applicare un metodo di valutazione uniforme per i singoli porti. E sempre a livello di policy nazionale effettuare una ricognizione dell'offerta di banchine per tipologia di traffico e capacità di riempimento di quel traffico, per esempio, e verificare quanto potenziale c'è. E allora capire se gli investimenti sono produttivi in ottica di sistema e se servono a rispondere al potenziale inespresso. Ecco dove sono le sfide e dove potrebbe incidere una gestione "centralizzata": come macro policy». Intanto lo scalo di Civitavecchia supera pure se stesso. «Dopo il record del 2023 con oltre 3,3 milioni di passeggeri - riepiloga il presidente Musolino - quest'anno veleggiamo verso i 3,5 milioni». La scheda Intermodalità: gli hub stazioni ferroviarie Nave

più treno. Aumenta l'intermodalità verso i Paesi Bassi e l'Ungheria. Diminuisce dal Belgio, dalla Germania e dalla Francia. Gli accosti dei porti dotati di binari collegati alla rete ferroviaria - ricostruisce il centro studi Srm - sono 159 nel Nord-Est (il 64% del totale), 47 a Nord-Ovest, 20 al Centro e 24 nel Mezzogiorno. La top 5 dei porti per traffico ferroviario vede al primo posto Trieste e Monfalcone, con 12.379 treni in movimento nel 2023, poi Genova con 9.640, La Spezia a 7.118, Ravenna con 7.098 e Venezia a 4.404. «L'hub Trieste-Monfalcone funziona come una vera stazione ferroviaria italiana, con una connotazione più internazionale, servendo molti Paesi esteri come Austria e Germania - sottolinea Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm - Segno che il trasporto intermodale si fa eccome, dove c'è un mercato che lo richiede». © RIPRODUZIONE RISERVATA © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti, la Blue Economy vola a 59 miliardi. Verso un milione di occupati

Subito due numeri. Il sistema portuale italiano nel 2023 ha mosso 474 milioni di tonnellate di merci e ha supportato l'import-export per 338 miliardi di euro di valore. «In pratica, l'import-export del Paese, per un terzo in valore e per il 50% in quantità, transita per i porti. E non dobbiamo considerare la sola movimentazione via mare, ma anche l'attivazione di modalità di trasporto ulteriori, come treni e tir, e quindi un'altra economia ancora», dice Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. Il Rapporto 2024 Italian Maritime Economy ricostruisce che il valore della Blue Economy in Italia è pari a 59 miliardi di euro, in crescita: erano 52,4 nel 2021. Una fotografia che aiuta a comprendere il valore economico della portualità. Con un effetto moltiplicatore nel resto dell'economia, ricostruisce **Assoporti**, pari a 1,8, a fronte dell'1,7 precedente.

Rodolfo Giampieri Le 228mila imprese del cluster marittimo, il 3,8% del tessuto imprenditoriale, cita Srm, danno lavoro a 914mila occupati, il 3,6% del totale Italia. Tutto compreso: porti, shipping, logistica, turismo, cantieristica e diporto. La sola portualità (intesa come attività dal momento in cui le navi arrivano in banchina), con un valore prodotto pari a 8,1 miliardi di euro, rappresenta il 17,5% del totale economia del mare. «Un altro valore importante sta nel turismo - osserva Panaro - negli scali tra traghetti e navi da crociera, sono transitati 70,8 milioni di persone. Più della popolazione italiana». Un dato che **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoporti**, raccoglie e rilancia, nel quadro complessivo: «I porti non significano solo merci, ma mettono in moto una moltitudine di attività, come appunto il transito dei passeggeri sia sui traghetti sia nelle crociere, che possono rappresentare una leva di sviluppo importante per i territori, con una corretta integrazione con le comunità portuali». Occupazione e volano per il territorio. Ricostruisce **Assoporti** che negli scali sono attive 482 imprese nella sola movimentazione merci. Si parla di 14.462 addetti alle sole operazioni portuali. «Un numero cui si aggiungono i 1.500 dipendenti delle Autorità di sistema, i lavoratori della cantieristica, delle Capitanerie di porto, della sanità marittima, della dogana, della polizia di frontiera - spiega **Giampieri** - I porti sono un mondo, anche in termini di lavoro». Ulteriore capitolo, l'Iva: i porti producono un gettito complessivo di 9 miliardi. Sottolinea **Giampieri**: «A oggi ne viene distribuito tra le singole Autorità di sistema l'1%, su una base predisposta dal Mit. Sarebbe importante recuperare la piena disponibilità di queste entrate a favore del sistema portuale, magari vincolandole su singoli progetti, mirati e strategici». LO SCENARIO Un passo indietro. Permane la crisi in Medio Oriente, è ancora guerra in Ucraina. Calano i passaggi a Suez, aumentano a Buona Speranza. Ma il Mediterraneo resta protagonista: Srm stima al 2028 una crescita dei traffici container un po'



Subito due numeri. Il sistema portuale italiano nel 2023 ha mosso 474 milioni di tonnellate di merci e ha supportato l'import-export per 338 miliardi di euro di valore. «In pratica, l'import-export del Paese, per un terzo in valore e per il 50% in quantità, transita per i porti. E non dobbiamo considerare la sola movimentazione via mare, ma anche l'attivazione di modalità di trasporto ulteriori, come treni e tir, e quindi un'altra economia ancora», dice Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. Il Rapporto 2024 Italian Maritime Economy ricostruisce che il valore della Blue Economy in Italia è pari a 59 miliardi di euro, in crescita: erano 52,4 nel 2021. Una fotografia che aiuta a comprendere il valore economico della portualità. Con un effetto moltiplicatore nel resto dell'economia, ricostruisce **Assoporti**, pari a 1,8, a fronte dell'1,7 precedente. Rodolfo Giampieri Le 228mila imprese del cluster marittimo, il 3,8% del tessuto imprenditoriale, cita Srm, danno lavoro a 914mila occupati, il 3,6% del totale Italia. Tutto compreso: porti, shipping, logistica, turismo, cantieristica e diporto. La sola portualità (intesa come attività dal momento in cui le navi arrivano in banchina), con un valore prodotto pari a 8,1 miliardi di euro, rappresenta il 17,5% del totale economia del mare. «Un altro valore importante sta nel turismo - osserva Panaro - negli scali tra traghetti e navi da crociera, sono transitati 70,8 milioni di persone. Più della popolazione italiana». Un dato che Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoporti**, raccoglie e rilancia, nel quadro complessivo: «I porti non significano solo merci, ma mettono in moto una moltitudine di attività, come appunto il transito dei passeggeri sia sui traghetti sia nelle crociere, che possono rappresentare una leva di sviluppo importante per i territori, con una corretta integrazione con le comunità portuali». Occupazione e volano per il territorio. Ricostruisce **Assoporti** che negli scali sono attive 482 imprese nella sola movimentazione merci. Si parla di 14.462 addetti alle

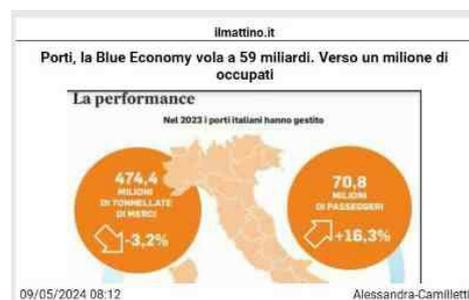
sopra il 3% annuo contro il 2,5 della media Mondo. L'Italia si pone come hub logistico (e pure energetico) tra Nord Africa ed Europa continentale. Spiega Panaro: «Lo scenario che abbiamo davanti non sta causando decrescita. Certo crea disagi alle catene logistiche, che comunque funzionano grazie a operatori di eccellenza. Si fa maggiore stoccaggio nei magazzini, servono spazi». Portualità articolata e diffusa. La flessione del traffico merci del 3,2% sul 2022 riflette - spiega il rapporto Srm - il rallentamento del ciclo economico. Anche laddove si sono registrate variazioni teu negative, si è registrato un incremento del transhipment. Alessandro Panaro «I nostri scali hanno fatto comunque il loro mezzo miliardo di tonnellate di merci, il che significa che la logistica riesce ad adattarsi - sottolinea Panaro - L'arco adriatico con la disruption di Suez ha rallentato, perché le navi da Gibilterra trovano prima i porti spagnoli e nordafricani che stanno infatti crescendo, ma la situazione tende a normalizzarsi». TENDENZE L'Italia può far leva sulla sua leadership nelle rotte a corto raggio : è il primo Paese in Europa per volume di merci movimentate in short sea shipping, per 305 milioni di tonnellate. Dei primi dieci porti Ro-Ro del Mediterraneo otto sono italiani. Il settore, che si caratterizza per il trasporto Tir, è cresciuto del 56% in dieci anni. In linea con la regionalizzazione dei mercati. «Il Ro-Ro è l'unica tipologia di trasporto merci che a fine 2023 ha avuto una crescita, dello 0,4% - ricostruisce Alessandro Panaro - Sempre più traffico si muoverà all'interno del Mediterraneo. Ma anche le Ro-Ro stanno crescendo di dimensione, la loro lunghezza è salita di un quinto negli ultimi vent'anni, e dovremo attrezzare i porti in termini di banchine, rifornimenti di carburanti alternativi e servizi». Panaro guarda agli scali del Mezzogiorno che nel 2023 hanno gestito il 47% delle merci, con una «grossa proiezione nazionale e internazionale e spazi adeguati per affrontare la sfida della sostenibilità». L'EVOLUZIONE Un passo avanti ancora. «I porti hanno dimostrato un'enorme resilienza dopo il Covid che ci ha permesso di rimbalzare immediatamente, anche nel susseguirsi dell'instabilità sul Mar Rosso e sul Mar Nero, nostri punti di riferimento - dice Pino Musolino , presidente dell'Authority del Mar Tirreno Centro Settentrionale - Ora, servirebbe un maggior coordinamento all'interno delle istituzioni europee, ancora nordcentriche». Pino Musolino Anche in ottica di finanziamenti, considerato il fatto che «ci sono fondi ancora da distribuire: 36 miliardi di euro Cef e almeno altri 11,5 di Innovation Fund». Dall'istantanea all'ulteriore riflessione. «Lavori creati, investimenti, benessere, ricadute sulle città portuali: l'impatto economico è per certi versi ancora ignoto - sottolinea Musolino - Bisognerebbe applicare un metodo di valutazione uniforme per i singoli porti. E sempre a livello di policy nazionale effettuare una ricognizione dell'offerta di banchine per tipologia di traffico e capacità di riempimento di quel traffico, per esempio, e verificare quanto potenziale c'è. E allora capire se gli investimenti sono produttivi in ottica di sistema e se servono a rispondere al potenziale inespresso. Ecco dove sono le sfide e dove potrebbe incidere una gestione "centralizzata": come macro policy». Intanto lo scalo di Civitavecchia supera pure se stesso. «Dopo il record del 2023 con oltre 3,3 milioni di passeggeri - riepiloga il presidente Musolino - quest'anno veleggiamo verso i 3,5 milioni». La scheda Intermodalità: gli hub stazioni ferroviarie Nave

più treno. Aumenta l'intermodalità verso i Paesi Bassi e l'Ungheria. Diminuisce dal Belgio, dalla Germania e dalla Francia. Gli accosti dei porti dotati di binari collegati alla rete ferroviaria - ricostruisce il centro studi Srm - sono 159 nel Nord-Est (il 64% del totale), 47 a Nord-Ovest, 20 al Centro e 24 nel Mezzogiorno. La top 5 dei porti per traffico ferroviario vede al primo posto Trieste e Monfalcone, con 12.379 treni in movimento nel 2023, poi Genova con 9.640, La Spezia a 7.118, Ravenna con 7.098 e Venezia a 4.404. «L'hub Trieste-Monfalcone funziona come una vera stazione ferroviaria italiana, con una connotazione più internazionale, servendo molti Paesi esteri come Austria e Germania - sottolinea Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm - Segno che il trasporto intermodale si fa eccome, dove c'è un mercato che lo richiede». © RIPRODUZIONE RISERVATA Ultimo aggiornamento: 5 Settembre, 07:20 © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti, la Blue Economy vola a 59 miliardi. Verso un milione di occupati

Subito due numeri. Il sistema portuale italiano nel 2023 ha mosso 474 milioni di tonnellate di merci e ha supportato l'import-export per 338 miliardi di euro di valore. «In pratica, l'import-export del Paese, per un terzo in valore e per il 50% in quantità, transita per i porti. E non dobbiamo considerare la sola movimentazione via mare, ma anche l'attivazione di modalità di trasporto ulteriori, come treni e tir, e quindi un'altra economia ancora», dice Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm, centro studi collegato a Sism. Il Rapporto 2024 Italian Maritime Economy ricostruisce che il valore della in Italia è pari a 59 miliardi di euro, in crescita: erano 52,4 nel 2021. Una fotografia che aiuta a comprendere il valore economico della portualità. Con un effetto moltiplicatore nel resto dell'economia, ricostruisce Sism, pari a 1,8, a fronte dell'1,7 precedente. **Rodolfo Giampieri** Le 228mila imprese del cluster marittimo, il 3,8% del tessuto imprenditoriale, cita Srm, danno lavoro a 914mila occupati, il 3,6% del totale Italia. Tutto compreso: porti, shipping, logistica, turismo, cantieristica e diporto. La sola portualità (intesa come attività dal momento in cui le navi arrivano in banchina), con un valore prodotto pari a 8,1

miliardi di euro, rappresenta il 17,5% del totale economia del mare. «Un altro valore importante sta nel turismo - osserva Panaro - negli scali tra traghetti e navi da crociera, sono transitati 70,8 milioni di persone. Più della popolazione italiana». Un dato che Sism, presidente di Assoport, raccoglie e rilancia, nel quadro complessivo: «I porti non significano solo merci, ma mettono in moto una moltitudine di attività, come appunto il transito dei passeggeri sia sui traghetti sia nelle crociere, che possono rappresentare una leva di sviluppo importante per i territori, con una corretta integrazione con le comunità portuali». Occupazione e volano per il territorio. Ricostruisce Assoport che negli scali sono attive 482 imprese nella sola movimentazione merci. Si parla di 14.462 addetti alle sole operazioni portuali. «Un numero cui si aggiungono i 1.500 dipendenti delle Autorità di sistema, i lavoratori della cantieristica, delle Capitanerie di porto, della sanità marittima, della dogana, della polizia di frontiera - spiega **Giampieri** - I porti sono un mondo, anche in termini di lavoro». Ulteriore capitolo, l'Iva: i porti producono un gettito complessivo di 9 miliardi. Sottolinea **Giampieri**: «A oggi ne viene distribuito tra le singole Autorità di sistema l'1%, su una base predisposta dal Mit. Sarebbe importante recuperare la piena disponibilità di queste entrate a favore del sistema portuale, magari vincolandole su singoli progetti, mirati e strategici». LO SCENARIO Un passo indietro. Permane la crisi in Ucraina, è ancora guerra in Gaza. Calano i passaggi aerei, aumentano a Buona Speranza. Ma il resta protagonista: Srm stima al 2028 una crescita dei traffici container un po' sopra il 3% annuo contro il 2,5 della media Mondo. L'Italia si pone come hub logistico (e pure energetico) tra Nord



Subito due numeri. Il sistema portuale italiano nel 2023 ha mosso 474 milioni di tonnellate di merci e ha supportato l'import-export per 338 miliardi di euro di valore. «In pratica, l'import-export del Paese, per un terzo in valore e per il 50% in quantità, transita per i porti. E non dobbiamo considerare la sola movimentazione via mare, ma anche l'attivazione di modalità di trasporto ulteriori, come treni e tir, e quindi un'altra economia ancora», dice Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Sism, centro studi collegato a Sism. Il Rapporto 2024 Italian Maritime Economy ricostruisce che il valore della in Italia è pari a 59 miliardi di euro, in crescita: erano 52,4 nel 2021. Una fotografia che aiuta a comprendere il valore economico della portualità. Con un effetto moltiplicatore nel resto dell'economia, ricostruisce Sism, pari a 1,8, a fronte dell'1,7 precedente. Rodolfo Giampieri Le 228mila imprese del cluster marittimo, il 3,8% del tessuto imprenditoriale, cita Srm, danno lavoro a 914mila occupati, il 3,6% del totale Italia. Tutto compreso: porti, shipping, logistica, turismo, cantieristica e diporto. La sola portualità (intesa come attività dal momento in cui le navi arrivano in banchina), con un valore prodotto pari a 8,1 miliardi di euro, rappresenta il 17,5% del totale economia del mare. «Un altro valore importante sta nel turismo - osserva Panaro - negli scali tra traghetti e navi da crociera, sono transitati 70,8 milioni di persone. Più della popolazione italiana». Un dato che Sism, presidente di Assoport, raccoglie e rilancia, nel quadro complessivo: «I porti non significano solo merci, ma mettono in moto una moltitudine di attività, come appunto il transito dei passeggeri sia sui traghetti sia nelle crociere, che possono rappresentare una leva di sviluppo importante per i territori, con una corretta integrazione con le comunità portuali». Occupazione e volano per il territorio. Ricostruisce Assoport che negli scali sono attive 482 imprese nella sola movimentazione merci. Si parla di 14.462 addetti alle sole operazioni portuali. «Un

Africa ed Europa continentale. Spiega Panaro: «Lo scenario che abbiamo davanti non sta causando decrescita. Certo crea disagi alle catene logistiche, che comunque funzionano grazie a operatori di eccellenza. Si fa maggiore stoccaggio nei magazzini, servono spazi». Portualità articolata e diffusa. La flessione del traffico merci del 3,2% sul 2022 riflette - spiega il rapporto Srm - il rallentamento del ciclo economico. Anche laddove si sono registrate variazioni teu negative, si è registrato un incremento del transhipment. Alessandro Panaro «I nostri scali hanno fatto comunque il loro mezzo miliardo di tonnellate di merci, il che significa che la logistica riesce ad adattarsi - sottolinea Panaro - L'arco adriatico con la disruption di Suez ha rallentato, perché le navi da Gibilterra trovano prima i porti spagnoli e nordafricani che stanno infatti crescendo, ma la situazione tende a normalizzarsi». TENDENZE L'Italia può far leva sulla sua leadership nelle rotte a corto raggio : è il primo Paese in Europa per volume di merci movimentate in short sea shipping, per 305 milioni di tonnellate. Dei primi dieci porti Ro-Ro del Mediterraneo otto sono italiani. Il settore, che si caratterizza per il trasporto Tir, è cresciuto del 56% in dieci anni. In linea con la regionalizzazione dei mercati. «Il Ro-Ro è l'unica tipologia di trasporto merci che a fine 2023 ha avuto una crescita, dello 0,4% - ricostruisce Alessandro Panaro - Sempre più traffico si muoverà all'interno del Mediterraneo. Ma anche le Ro-Ro stanno crescendo di dimensione, la loro lunghezza è salita di un quinto negli ultimi vent'anni, e dovremo attrezzare i porti in termini di banchine, rifornimenti di carburanti alternativi e servizi». Panaro guarda agli scali del Mezzogiorno che nel 2023 hanno gestito il 47% delle merci, con una «grossa proiezione nazionale e internazionale e spazi adeguati per affrontare la sfida della sostenibilità». L'EVOLUZIONE Un passo avanti ancora. «I porti hanno dimostrato un'enorme resilienza dopo il Covid che ci ha permesso di rimbalzare immediatamente, anche nel susseguirsi dell'instabilità sul Mar Rosso e sul Mar Nero, nostri punti di riferimento - dice , presidente dell'Authority del Mar Tirreno Centro Settentrionale - Ora, servirebbe un maggior coordinamento all'interno delle istituzioni europee, ancora nordcentriche». Pino Musolino Anche in ottica di finanziamenti, considerato il fatto che «ci sono fondi ancora da distribuire: 36 miliardi di euro Cef e almeno altri 11,5 di Innovation Fund». Dall'istantanea all'ulteriore riflessione. «Lavori creati, investimenti, benessere, ricadute sulle città portuali: l'impatto economico è per certi versi ancora ignoto - sottolinea Musolino - Bisognerebbe applicare un metodo di valutazione uniforme per i singoli porti. E sempre a livello di policy nazionale effettuare una ricognizione dell'offerta di banchine per tipologia di traffico e capacità di riempimento di quel traffico, per esempio, e verificare quanto potenziale c'è. E allora capire se gli investimenti sono produttivi in ottica di sistema e se servono a rispondere al potenziale inespresso. Ecco dove sono le sfide e dove potrebbe incidere una gestione "centralizzata": come macro policy». Intanto lo scalo di supera pure se stesso. «Dopo il record del 2023 con oltre 3,3 milioni di passeggeri - riepiloga il presidente Musolino - quest'anno veleggiamo verso i 3,5 milioni». La scheda Intermodalità: gli hub stazioni ferroviarie Nave più treno. Aumenta l'intermodalità verso i Paesi Bassi e l'Ungheria. Diminuisce dal Belgio, dalla Germania e

dalla Francia. Gli accosti dei porti dotati di binari collegati alla rete ferroviaria - ricostruisce il centro studi Srm - sono 159 nel Nord-Est (il 64% del totale), 47 a Nord-Ovest, 20 al Centro e 24 nel Mezzogiorno. La top 5 dei porti per traffico ferroviario vede al primo posto Trieste e Monfalcone, con 12.379 treni in movimento nel 2023, poi Genova con 9.640, La Spezia a 7.118, Ravenna con 7.098 e Venezia a 4.404. «L'hub Trieste-Monfalcone funziona come una vera stazione ferroviaria italiana, con una connotazione più internazionale, servendo molti Paesi esteri come Austria e Germania - sottolinea Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm - Segno che il trasporto intermodale si fa eccome, dove c'è un mercato che lo richiede». © RIPRODUZIONE RISERVATA © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sea Reporter

Trieste

Sebago® rinnova la sua presenza agli appuntamenti nautici italiani del 2024: il Salone Nautico di Genova e la Barcolana di Trieste

Set 5, 2024 rinnova la sua presenza agli appuntamenti nautici italiani del 2024: il Salone Nautico di Genova e la Barcolana di **Trieste**, sinonimo di eleganza senza tempo e autentica passione per il mondo marino, è lieto di annunciare la sua rinnovata partecipazione agli eventi di punta del settore nautico italiano: il Salone Nautico di Genova e la Barcolana di **Trieste**. Appuntamenti irrinunciabili per Sebago®, che confermano il legame profondo e duraturo tra il brand e l'universo della nautica. Per il quarto anno consecutivo, Sebago® sarà infatti presente al Salone Nautico di Genova, un evento di rilievo internazionale che si svolgerà dal 19 al 24 settembre. Situato in uno stand di 48 metri quadrati, il brand presenterà la sua rinomata collezione Marine, una linea esclusiva pensata per gli equipaggi delle imbarcazioni. Questa collezione offre capi progettati per la vita in barca e personalizzabili con i loghi delle imbarcazioni, rispondendo alle esigenze pratiche e stilistiche di chi vive il mare. Inoltre, sarà disponibile la collezione Dockside di abbigliamento e calzature, perfetta per chi desidera portare con sé lo stile Sebago® anche nella vita quotidiana. Dopo il successo dello scorso anno, Sebago® torna anche alla Barcolana, la leggendaria regata internazionale che animerà il **porto** di **Trieste** dal 4 al 13 ottobre. Presente con un doppio stand sulle rive Sebago® sarà parte integrante di questo evento iconico, celebrando la passione per la vela e l'amore per il mare che accomunano il brand e i partecipanti della regata. I visitatori della Barcolana avranno l'opportunità di scoprire le collezioni Sebago®, provare i prodotti e immergersi nell'universo del marchio che da sempre si distingue per qualità, stile e un'autentica connessione con il mondo della nautica. Sebago® è entusiasta di incontrare nuovamente gli appassionati del mare e del lifestyle nautico in queste due occasioni, continuando a promuovere i valori che da sempre lo guidano: qualità senza compromessi, innovazione e un legame indissolubile con il mare.



Set 5, 2024 rinnova la sua presenza agli appuntamenti nautici italiani del 2024: il Salone Nautico di Genova e la Barcolana di Trieste, sinonimo di eleganza senza tempo e autentica passione per il mondo marino, è lieto di annunciare la sua rinnovata partecipazione agli eventi di punta del settore nautico italiano: il Salone Nautico di Genova e la Barcolana di Trieste. Appuntamenti irrinunciabili per Sebago®, che confermano il legame profondo e duraturo tra il brand e l'universo della nautica. Per il quarto anno consecutivo, Sebago® sarà infatti presente al Salone Nautico di Genova, un evento di rilievo internazionale che si svolgerà dal 19 al 24 settembre. Situato in uno stand di 48 metri quadrati, il brand presenterà la sua rinomata collezione Marine, una linea esclusiva pensata per gli equipaggi delle imbarcazioni. Questa collezione offre capi progettati per la vita in barca e personalizzabili con i loghi delle imbarcazioni, rispondendo alle esigenze pratiche e stilistiche di chi vive il mare. Inoltre, sarà disponibile la collezione Dockside di abbigliamento e calzature, perfetta per chi desidera portare con sé lo stile Sebago® anche nella vita quotidiana. Dopo il successo dello scorso anno, Sebago® torna anche alla Barcolana, la leggendaria regata internazionale che animerà il porto di Trieste dal 4 al 13 ottobre. Presente con un doppio stand sulle rive Sebago® sarà parte integrante di questo evento iconico, celebrando la passione per la vela e l'amore per il mare che accomunano il brand e i partecipanti della regata. I visitatori della Barcolana avranno l'opportunità di scoprire le collezioni Sebago®, provare i prodotti e immergersi nell'universo del marchio che da sempre si distingue per qualità, stile e un'autentica connessione con il mondo della nautica. Sebago® è entusiasta di incontrare nuovamente gli appassionati del mare e del lifestyle nautico in queste due occasioni, continuando a promuovere i valori che da sempre lo guidano: qualità senza compromessi, innovazione e un legame indissolubile con il mare.

Shipping Italy

Trieste

"Una riforma dei porti verso il modello Spa aiuterebbe un recupero di efficienza e redditività"

Porti L'analista finanziario interviene a favore della discussa ipotesi di privatizzazione delle port authority da attuarsi sulla falsa riga del settore aeroportuale o guardando agli scali greci: "L'interesse pubblico sarebbe meglio tutelato" di REDAZIONE SHIPPING ITALY Mentre le recenti indiscrezioni su una possibile riforma portuale del Governo orientata a una possibile sdemanializzazione e patrimonializzazione di una o più port authority Spa a controllo pubblico hanno suscitato sdegno e contrarietà sia fra i sindacati (Ultrasporti) che presso l'opposizione politica (la deputata Pd Valentina Ghio ha preannunciato un'interrogazione), c'è chi per un ritocco sul modello aeroporti o modello greco spezza più di una lancia. Contributo a cura di Fabrizio Vettosi * * Managing director Vsl Club e Responsabile shipfinance group dell'European Community Shipowners Association (Ecsa) Questa mattina transitando attraverso la rassegna stampa ho avuto un momento di seria preoccupazione sul mio stato di salute visivo quando ho letto quella che appare essere più di un'indiscrezione rappresentata dalla possibilità che il nostro Esecutivo valuti l'ipotesi di una privatizzazione selettiva e parziale del nostro sistema portuale sul modello di quanto avvenuto per gli aeroporti. Come molti sanno, ho sempre contestato l'ipertrofia riformista che porta a revisionare con periodicità frequente gli assetti normativi portuali, di per se già opportunamente congestionati da leggi primarie, decreti e circolari Ministeriali, Circolari dell'Art, regolamenti interni delle singole AdSP. Ho sempre, invece, sostenuto che, se dobbiamo riformare per la terza volta (la seconda in otto anni) la legge 84/94 tanto vale cambiare il modello. Ai più, solo per memoria, ricordo che in questo momento al DI 169/2016 che ha novellato la l. 84/94, si aggiungono il Dm 1462/2010, la Circolare n. 57 dell'Art, due Regolamenti Comunitari (352 e 1084/2017) e, per non farci mancare nulla, il Dm 202/2022 che, grazie all'alacre lavoro dell'amico Stefano Zunarelli, avrebbe dovuto compendiare l'intero impianto regolamentare e che, invece, nonostante la sua adozione formale, viene praticamente disapplicato lasciando spazio al far west portuale che, ovviamente, genera un effetto repulsivo da parte di operatori e investitori nazionali e internazionali. Se poi vogliamo consolarci aggiungiamoci anche la madre di tutte le norme in materia portuale: il Codice della Navigazione con i suoi ottantadue anni di vita. Come accennavo in apertura, questa mattina mi sono sentito un po' come Aldo Biscardi al Processo del lunedì il quale, apparendo come l'unico matto in una stanza, invocava molti anni fa la moviola in campo, fino a quando poi tale sua ambizione si è materializzata con il Var. Bene, sapete tutti quante volte, sia in sedi Istituzionali che private, ho sollecitato attori politici e stakeholders a valutare la possibilità di adottare un modello diverso, non solo nella forma ma anche nella sostanza. Come ripetuto in altre occasioni, ciò potrebbe avvenire attraverso un processo graduale e mirato teso a esaltare la flessibilità della



Porti L'analista finanziario interviene a favore della discussa ipotesi di privatizzazione delle port authority da attuarsi sulla falsa riga del settore aeroportuale o guardando agli scali greci: "L'interesse pubblico sarebbe meglio tutelato" di REDAZIONE SHIPPING ITALY Mentre le recenti indiscrezioni su una possibile riforma portuale del Governo orientata a una possibile sdemanializzazione e patrimonializzazione di una o più port authority Spa a controllo pubblico hanno suscitato sdegno e contrarietà sia fra i sindacati (Ultrasporti) che presso l'opposizione politica (la deputata Pd Valentina Ghio ha preannunciato un'interrogazione), c'è chi per un ritocco sul modello aeroporti o modello greco spezza più di una lancia. Contributo a cura di Fabrizio Vettosi * * Managing director Vsl Club e Responsabile shipfinance group dell'European Community Shipowners Association (Ecsa) Questa mattina transitando attraverso la rassegna stampa ho avuto un momento di seria preoccupazione sul mio stato di salute visivo quando ho letto quella che appare essere più di un'indiscrezione rappresentata dalla possibilità che il nostro Esecutivo valuti l'ipotesi di una privatizzazione selettiva e parziale del nostro sistema portuale sul modello di quanto avvenuto per gli aeroporti. Come molti sanno, ho sempre contestato l'ipertrofia riformista che porta a revisionare con periodicità frequente gli assetti normativi portuali, di per se già opportunamente congestionati da leggi primarie, decreti e circolari Ministeriali, Circolari dell'Art, regolamenti interni delle singole AdSP. Ho sempre, invece, sostenuto che, se dobbiamo riformare per la terza volta (la seconda in otto anni) la legge 84/94 tanto vale cambiare il modello. Ai più, solo per memoria, ricordo che in questo momento al DI 169/2016 che ha novellato la l. 84/94, si aggiungono il Dm 1462/2010, la Circolare n. 57 dell'Art, due Regolamenti Comunitari (352 e 1084/2017) e, per non farci mancare nulla, il Dm 202/2022 che,

Shipping Italy

Trieste

struttura privatistica e a eliminarne le potenziali storture e deficit. D'altro canto ricordiamoci di quando l'Italia aveva un numero pressoché infinto di inutili aeroporti e confrontiamolo con il sistema aeroportuale moderno in cui il numero degli stessi si è sostanzialmente ridotto, e non vi è un solo aeroporto che non abbia performance operative ed economico-finanziarie di alto livello. A suo tempo si scelse la strada della privatizzazione parziale e progressiva mediante anche processi di quotazione. In pratica, senza mutare la norma di base che regolava la gestione del demanio, gli aeroporti vennero trasformati in Spa e quotati in borsa attraverso Opvs (Offerte di vendita e sottoscrizione) di quote di minoranza destinate a investitori istituzionali stabili e non speculativi, oltre che in parte anche al dettaglio rappresentato da privati risparmiatori. Quale è stata la conseguenza di ciò? Recupero di efficienza e redditività, attrazione di talenti manageriali, flessibilità finanziaria nelle decisioni di investimento e crescita, e anche, soprattutto, la canalizzazione del risparmio e della previdenza degli italiani, accumulatasi nei Fondi Previdenza/Pensioni, verso le infrastrutture italiane evitando una vera aggressione di tali infrastrutture strategiche da parte di soggetti finanziari stranieri. Non ultimo, aggiungiamoci che i privati cittadini hanno potuto anche direttamente beneficiare della buona redditività di questi asset sottoscrivendone le azioni. Ingenuamente mi sono sempre domandato perché mai tale modello non potesse funzionare per un porto che, oggi a maggior ragione, ha una valenza logistica e funzionale molto più sistemica e rilevante di un aeroporto, come dimostrano i casi di **Trieste** e Ravenna; tant'è che ho provato a coniare il termine AdSL (Autorità di Sistema Logistico anziché Portuale). Ovviamente la risposta è banale: gli interessi economici ed elettorali di un porto sono ben superiori a quelli di un aeroporto. Eppure questa mia convinzione era suffragata da un'esperienza osservata direttamente a inizio anni duemila, ovvero quando il governo greco decise di attuare un simile modello scegliendo la via della privatizzazione parziale e mirata dei due porti nazionali più rilevanti: Pireo e Salonicco. Al di là delle fandonie che raccontano alcuni politici italiani che collegano la privatizzazione al 2015 quando Cosco lanciò l'Opa su Olp (Port Authority of Piraeus), tale fase iniziò appunto nel 2002 con il processo di quotazione di una minoranza (30%) alla Borsa di Atene; e contestualmente si agì in similitudine con ThPA (Port Authority of Thessaloniki). Per anni queste sono state le aziende più performanti della Borsa Greca e, appunto, nel 2015 Cosco decise di lanciare per il Pireo un Opa ad un prezzo irrefutabile pari ad oltre 16 volte il Margine Operativo Lordo. Quindi, sgombriamo il campo da equivoci polemici dei miei detrattori: fare il Presidente Esecutivo di una SpA non è solo un fatto formale, lo dice il codice civile, infatti, pur non mutando l'assetto della gestione demaniale (la l. 84/94 e il Codice della Navigazione), il ruolo comporta responsabilità (si pensi ai soli obblighi societari ordinari o connessi alla crisi d'impresa) e flessibilità finanziaria non tipici di un Presidente di un Ente Pubblico Non Economico. Su tale aspetto si immagina la possibilità di un Presidente e di un CdA di ricorrere al mercato finanziario liberamente per finanziare un progetto di investimento o acquisizione. Colgo questa preziosa opportunità per chiarire definitivamente che la mia idea non è quella di un'indiscriminata

Shipping Italy

Trieste

svendita a sanguinarie locuste; ma giusto l'opposto, ovvero offrire un'opportunità di buon investimento alle nostre future pensioni e, quindi, anche alle future generazioni, preservando le nostre infrastrutture strategiche. I miei detrattori spesso sostengono che questa mia idea non vada a tutelare l'interesse pubblico. Ed invece, come ben spiegato, questa va giusto nella direzione opposta; non solo, è proprio l'attuale e incerto modello landlord che, invece, lascia spazio, attraverso una non omogenea, e a volte distorta (ne abbiamo recenti esempi), applicazione delle procedure concessorie e autorizzative, che lascia spazio all'arbitrarietà più spinta, sino a generare, di fatto, un dominio del privato sul pubblico e, quindi, uno svilimento del compendio demaniale. Tutto ciò è ancor più rilevante in un contesto in cui i soggetti privati assumono dimensioni rilevantissime e globali fino al punto da prevalere sul soggetto pubblico ponendolo in una situazione di sudditanza e timore reverenziale. Già 10 anni fa, in una sua ricerca, Patrick Verhoeven metteva in luce le profonde differenze tra il modello Anseatico e quello Latino evidenziando di fatto i rischi del nostro sistema pseudo-dirigistico, che poi si è tradotto spesso in un modello pubblicistico incapace sia in chiave regolatoria che di efficientamento dell'utilizzo dell' asset pubblico. Mi auguro davvero che l'indiscrezione letta questa mattina sia un serio momento di riflessione da parte di chi ha la responsabilità di valorizzare e difendere le nostre infrastrutture portuali.

Il Nautilus

Genova, Voltri

CONCLUSE CON SUCCESSO LE PROVE IN MARE DI GNV POLARIS

La prima delle quattro unità in costruzione presso il cantiere cinese Guangzhou Shipyard International (GSI) che verrà consegnata entro la fine dell'anno **Genova** - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, annuncia che GNV Polaris ha completato con successo le prove in mare, durate una settimana circa, passaggio fondamentale prima della consegna all'armatore, prevista entro la fine dell'anno. La prima delle quattro nuove unità ro-pax attualmente costruzione in Cina presso il cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) avrà una stazza lorda di circa 47.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e potrà raggiungere una velocità massima di 25 nodi. Disporrà di 240 cabine e avrà una capacità di carico di 1.500 passeggeri e di 3100 metri lineari. Così come tutte quattro le unità di nuova costruzione, anche GNV Polaris è dotata di tutte le predisposizioni per il cold ironing, ossia la connessione tramite una presa alla rete elettrica in banchina, che consente un importante abbattimento delle emissioni, nonché un miglioramento della qualità dell'aria e acustico a livello locale. Tutte le nuove navi saranno dotate di sistemi di pulizia dei gas di scarico (EGCS), riduzione catalitica selettiva (SCR) e tecnologie di riciclaggio del calore per soddisfare i requisiti IMO Tier III e EEDI Fase II.



Informatore Navale

Genova, Voltri

CONCLUDE CON SUCCESSO LE PROVE IN MARE DI "GNV POLARIS"

La prima delle quattro unità in costruzione presso il cantiere cinese Guangzhou Shipyard International (GSI) che verrà consegnata entro la fine dell'anno . GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, annuncia che GNV Polaris ha completato con successo le prove in mare, durate una settimana circa, passaggio fondamentale prima della consegna all'armatore, prevista entro la fine dell'anno **Genova**, 5 settembre 2024 - La prima delle quattro nuove unità ro-pax attualmente costruzione in Cina presso il cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) avrà una stazza lorda di circa 47.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e potrà raggiungere una velocità massima di 25 nodi. Disporrà di 240 cabine e avrà una capacità di carico di 1.500 passeggeri e di 3100 metri lineari. Così come tutte quattro le unità di nuova costruzione, anche GNV Polaris è dotata di tutte le predisposizioni per il cold ironing, ossia la connessione tramite una presa alla rete elettrica in banchina, che consente un importante abbattimento delle emissioni, nonché un miglioramento della qualità dell'aria e acustico a livello locale. Tutte le nuove navi saranno dotate di sistemi di pulizia dei gas di scarico (EGCS), riduzione catalitica selettiva (SCR) e tecnologie di riciclaggio del calore per soddisfare i requisiti IMO Tier III e EEDI Fase II.



Sabato 7 e domenica 8 settembre divieto di accesso al tratto conclusivo delle dighe foranee di Marina e Porto Corsini

Nell'ambito delle attività autorizzate con Ordinanza n.5/2024, firmata dal Presidente di AP il 22 maggio scorso, nella giornata del 07 settembre 2024 è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo della Diga foranea Nord ("Cavalcoli"), lato interno Porto Corsini, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle 6.00 fino alle 13.00 e nella giornata del 8 settembre è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo della Diga foranea Sud ("Zaccagnini"), lato interno Marina di Ravenna, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 6.00 fino alle 13.00 per consentire lo svolgimento di competizioni di pesca sportiva di interesse Nazionale. Nelle giornate, negli orari e nelle aree sopra indicate è sospesa la validità di ogni autorizzazione rilasciata dal Presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale.



Ra
RavennaNotizie.it

Sabato 7 e domenica 8 settembre divieto di accesso al tratto conclusivo delle dighe foranee di Marina e Porto Corsini

09/05/2024 10:21

Nell'ambito delle attività autorizzate con Ordinanza n.5/2024, firmata dal Presidente di AP il 22 maggio scorso, nella giornata del 07 settembre 2024 è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo della Diga foranea Nord ("Cavalcoli"), lato interno Porto Corsini, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle 6.00 fino alle 13.00 e nella giornata del 8 settembre è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo della Diga foranea Sud ("Zaccagnini"), lato interno Marina di Ravenna, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 6.00 fino alle 13.00 per consentire lo svolgimento di competizioni di pesca sportiva di interesse Nazionale. Nelle giornate, negli orari e nelle aree sopra indicate è sospesa la validità di ogni autorizzazione rilasciata dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale.

Autorità Portuale: chiusura dei tratti finali di alcune dighe per una manifestazione di pesca sportiva

"Si ricorda che, nell'ambito delle attività autorizzate con Ordinanza n.5/2024, firmata dal Presidente il 22 maggio scorso, nella giornata del 07.09.2024 è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo della Diga foranea Nord ("Cavalcoli"), lato interno Porto Corsini, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 06.00 fino alle ore 13.00 e nella giornata del 08.09.2024 è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo della Diga foranea Sud ("Zaccagnini"), lato interno Marina di Ravenna, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 06.00 fino alle ore 13.00 per consentire lo svolgimento di competizioni di pesca sportiva di interesse Nazionale. Nelle giornate, negli orari e nelle aree sopra indicate è sospesa la validità di ogni autorizzazione rilasciata dal Presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale".



Autorità Portuale: chiusura dei tratti finali di alcune dighe per una manifestazione di pesca sportiva

09/05/2024 10:39

"Si ricorda che, nell'ambito delle attività autorizzate con Ordinanza n.5/2024, firmata dal Presidente il 22 maggio scorso, nella giornata del 07.09.2024 è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo della Diga foranea Nord ("Cavalcoli"), lato interno Porto Corsini, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 06.00 fino alle ore 13.00 e nella giornata del 08.09.2024 è disposto il divieto di accesso al tratto conclusivo della Diga foranea Sud ("Zaccagnini"), lato interno Marina di Ravenna, corrispondente all'area ricompresa tra l'ultima piazzola e il faro finale della stessa, a partire dalle ore 06.00 fino alle ore 13.00 per consentire lo svolgimento di competizioni di pesca sportiva di interesse Nazionale. Nelle giornate, negli orari e nelle aree sopra indicate è sospesa la validità di ogni autorizzazione rilasciata dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale".

Agenparl

Livorno

Cerimonie e iniziative per l'81° Anniversario della Proclamazione dell'Armistizio dell'8 settembre '43

(AGENPARL) - gio 05 settembre 2024 L e cerimonie e le iniziative per l' 81 ° Anniversario della Proclamazione dell'Armistizio dell'8 settembre '43 Livorno, 5 settembre 2024 - Livorno celebra, com'è ormai tradizione, la Proclamazione dell'Armistizio del l' 8 settembre 1943, di cui quest'anno ricorre l'81 ° anniversario. L'annuncio dell'armistizio tra l'Italia e le forze angloamericane segnò la fine della tragica guerra condotta a fianco della Germania nazista, e una nuova fase storica che vide le forze hitleriane portare a compimento il loro piano di occupazione della penisola, mentre le formazioni partigiane cominciavano ad organizzare la Resistenza. L'improvviso sfaldamento delle strutture di comando dell'esercito italiano consentì ai tedeschi la cattura di centinaia di migliaia di militari italiani, che furono deportati e internati, assieme a tantissimi civili, nei campi di concentramento nazisti. Per questo motivo, in occasione dell'Anniversario della Proclamazione dell'Armistizio vengono commemorati anche tutti i Caduti italiani nei lager nazifascisti. A Livorno l'Anniversario quest'anno sarà celebrato lunedì 9 settembre, alle ore 10, con la deposizione di una corona d'alloro al Monumento ai Caduti nei Lager nazisti, in piazza Damiano Chiesa. A rappresentare l'Amministrazione comunale, con il Gonfalone della Città, sarà la vicesindaca Libera Camici. Saranno presenti i massimi rappresentanti delle istituzioni civili e militari cittadine, insieme alle rappresentanze delle associazioni dei partigiani, degli ex internati, deportati e perseguitati dal nazifascismo (ANPI, ANED, ANEI, ANPPIA) che promuovono l'iniziativa insieme ad ISTORECO. Le modifiche alla viabilità Per consentire lo svolgimento della cerimonia in condizioni di sicurezza, dalle ore 7 di lunedì 9 settembre, fino al termine dell'iniziativa, in piazza Damiano Chiesa sarà in vigore il divieto di sosta con rimozione forzata su entrambi i lati della carreggiata centrale compresa tra viale Petrarca e via di Salviano, con temporanea abrogazione degli spazi per la sosta a pagamento. Dalle ore 9.45 sarà disposto anche il divieto di transito, per il tempo strettamente necessario allo svolgimento della cerimonia. I mezzi pubblici che abitualmente percorrono la carreggiata principale di piazza Damiano Chiesa passeranno da via Torino. Sarà istituita una fermata provvisoria all'altezza del civico 51 di piazza Damiano Chiesa, in direzione di via Coccoluto Ferrigni, con conseguente divieto di sosta. Le iniziative e di ISTORECO Istoreco (Istituto Storico della Resistenza e della Società Contemporanea nella Provincia di Livorno) per l'81° Anniversario della Proclamazione dell'Armistizio ha organizzato a Livorno due iniziative commemorative, entrambe gratuite e aperte a tutta la cittadinanza. Martedì 10 settembre alle ore 17, nell'Auditorium "Giorgio Kutufà" del Museo di Storia Naturale del Mediterraneo (via Roma 234) la storica Chiara Colombini presenterà il suo volume "Storia passionale della guerra partigiana" (ed. Laterza, 2023). Introduce Paola Meneganti dell'Associazione Evelina



(AGENPARL) - gio 05 settembre 2024 L e cerimonie e le iniziative per l' 81 ° Anniversario della Proclamazione dell'Armistizio dell'8 settembre '43 Livorno, 5 settembre 2024 - Livorno celebra, com'è ormai tradizione, la Proclamazione dell'Armistizio del l' 8 settembre 1943, di cui quest'anno ricorre l'81 ° anniversario. L'annuncio dell'armistizio tra l'Italia e le forze angloamericane segnò la fine della tragica guerra condotta a fianco della Germania nazista, e una nuova fase storica che vide le forze hitleriane portare a compimento il loro piano di occupazione della penisola, mentre le formazioni partigiane cominciavano ad organizzare la Resistenza. L'improvviso sfaldamento delle strutture di comando dell'esercito italiano consentì ai tedeschi la cattura di centinaia di migliaia di militari italiani, che furono deportati e internati, assieme a tantissimi civili, nei campi di concentramento nazisti. Per questo motivo, in occasione dell'Anniversario della Proclamazione dell'Armistizio vengono commemorati anche tutti i Caduti italiani nei lager nazifascisti. A Livorno l'Anniversario quest'anno sarà celebrato lunedì 9 settembre, alle ore 10, con la deposizione di una corona d'alloro al Monumento ai Caduti nei Lager nazisti, in piazza Damiano Chiesa. A rappresentare l'Amministrazione comunale, con il Gonfalone della Città, sarà la vicesindaca Libera Camici. Saranno presenti i massimi rappresentanti delle istituzioni civili e militari cittadine, insieme alle rappresentanze delle associazioni dei partigiani, degli ex internati, deportati e perseguitati dal nazifascismo (ANPI, ANED, ANEI, ANPPIA) che promuovono l'iniziativa insieme ad ISTORECO. Le modifiche alla viabilità Per consentire lo svolgimento della cerimonia in condizioni di sicurezza, dalle ore 7 di lunedì 9 settembre, fino al termine dell'iniziativa, in piazza Damiano Chiesa sarà in vigore il divieto di sosta con rimozione forzata su entrambi i lati della carreggiata centrale compresa tra viale Petrarca e via di Salviano, con temporanea abrogazione degli spazi per la sosta a pagamento. Dalle ore 9.45 sarà disposto anche il divieto di transito, per il tempo strettamente necessario allo svolgimento della cerimonia. I mezzi pubblici che abitualmente percorrono la carreggiata principale di piazza Damiano Chiesa passeranno da via Torino. Sarà istituita una fermata provvisoria all'altezza del civico 51 di piazza Damiano Chiesa, in direzione di via Coccoluto Ferrigni, con conseguente divieto di sosta. Le iniziative e di ISTORECO Istoreco (Istituto Storico della Resistenza e della Società Contemporanea nella Provincia di Livorno) per l'81° Anniversario della Proclamazione dell'Armistizio ha organizzato a Livorno due iniziative commemorative, entrambe gratuite e aperte a tutta la cittadinanza. Martedì 10 settembre alle ore 17, nell'Auditorium "Giorgio Kutufà" del

Agenparl

Livorno

de Magistris. A partire dall'8 settembre del 1943, e fino al 25 aprile del 1945, migliaia di donne e uomini giovani e meno giovani abbandonarono la loro vita abituale, presero le armi e si gettarono in un'avventura che stravolse la loro esistenza. Quali furono i sentimenti e le passioni che li spinsero a un passo del genere e li sostennero in quei vent'anni e mesi? Possiamo comprenderle fino in fondo noi che viviamo un altro tempo e un'altra storia? A ottant'anni di distanza, emerge intatto il fascino di quell'esperienza così centrale per la storia di questo Paese, la sua dimensione di profonda umanità, il prezzo pagato da uomini e donne direttamente nelle loro esistenze, il loro lascito. Venerdì 13 settembre alle ore 21 nella sala della Canaviglia della Fortezza Vecchia, sarà proiettato il film di Giorgio Diritti "L'uomo che verrà" (premio David di Donatello 2010 come miglior film), che propone una riflessione sulla Seconda guerra mondiale partendo dalla cornice di Monte Sole. Non racconta un episodio particolare ma inquadra la vicenda della strage di Marzabotto, nel contesto della campagna emiliana, all'interno di una famiglia di contadini. La strage resta sullo sfondo, i personaggi vicini al mondo partigiano non sono disegnati come eroi ma come donne e uomini che cercano di sopravvivere alla furia della guerra e della violenza. Il film diretto e scritto da Giorgio Diritti, adotta la lingua del luogo, un emiliano vicino al reale e che comunica in modo semplice ma non generico. Vero e proprio capolavoro rispetto al tema della guerra, sicuramente frutto anche delle acquisizioni di una storiografia aggiornata capace di illuminare anche la dimensione civile e sociale di quel periodo cruciale. L'evento è organizzato da Istoreco in collaborazione con Comune di Livorno, **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, Anpi, Anppia, Anei e Aned.

Tdt: la prima nave a LNG al terminal livornese

Giulia Sarti

LIVORNO L'arrivo della M/V Cma Cgm Fort Bourbon segna per il Terminal Darsena Toscana (Tdt) del porto di Livorno il primo approdo in banchina di una nave ad alimentazione LNG. La nave opera sul servizio Medcaribe della compagnia Cma Cgm, società all'avanguardia per la riduzione della Carbon Footprint, impiegando già numerose navi a basso impatto ambientale con un impegno che proseguirà sempre di più sulle nuove costruzioni. tdtLa nave, costruita dai cantieri coreani Samsung Heavy Industry di Gejoe, ha una capacità di 7007 TEUs con la possibilità di connettere 1385 contenitori reefer. 268 metri di lunghezza per 43 di larghezza, secondo i dati dichiarati in tema di sostenibilità ambientale emette 6,16 g di CO2/ton-miglio, rispetto dei requisiti IMO Tier III per gli NOx, compliance per gli SOx. Il Terminal Darsena Toscana -si legge nel post sulla pagina LinkedIn della società è da sempre impegnato sul miglioramento dei valori ESG e con somma soddisfazione accoglie gli sforzi fatti, in questa direzione, da parte dei propri clienti.



Shipping Italy

Livorno

Appodata per la prima volta al Terminal Darsena Toscana una portacontainer alimentata a Gnl

Porti Soddisfazione espressa dal terminal di Grimaldi Group per l'arrivo di questa nuovissima nave impiegata sulla linea Medcaribe con il Centro America di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il Terminal Darsena Toscana di **Livorno** ha appena accolto per la prima volta lo scalo di una nave alimentata a gas naturale liquefatto (Gnl): si tratta della portacontainer Cma Cgm Fort Bourbon. Lo comunica con soddisfazione con un post su LinkedIn il terminal, che è "da sempre impegnato sul miglioramento dei valori Esg e con somma soddisfazione accoglie gli sforzi fatti, in questa direzione, da parte dei propri clienti". La nave è stata costruita dai cantieri coreani Samsung Heavy Industry di Gejoe, ha una capacità di 7.007 teu con la possibilità di connettere 1385 contenitori reefer, le dimensioni sono 268 metri di lunghezza per 43 metri di larghezza, e, per quanto riguarda la sostenibilità ambientale, i dati dichiarati riguardanti le emissioni sono: 6,16 g di CO2/ton-miglio, rispetto dei requisiti Imo Tier III per gli NOx , compliance per gli SOx. La Fort Bourbon è stata consegnata alla Cma Cgm nel luglio scorso e sta operando sul servizio Medcaribe; tuttora in sosta nello scalo toscano da inizio anno in concessione a Grimaldi Group, e scalerà a seguire il porto di Marsiglia in Francia.



Informazioni Marittime

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona, via ai lavori per la nuova illuminazione nel Porto antico

L'intervento dovrebbe essere completato entro la fine del 2024. Con la demolizione della torre faro, non più funzionante, sono cominciati nel Porto antico di Ancona i lavori previsti dal progetto Ili Waterfront di cui è capofila il Comune di Ancona e che vede l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale partner per l'ambito portuale con un investimento di 450 mila euro. I tempi di esecuzione sono di 113 giorni e dunque il termine previsto è fissato al 24 dicembre. L'intervento, ispirato alla sostenibilità e all'efficientamento energetico, prevede la realizzazione della nuova illuminazione del percorso pedonale e stradale dall'Arco di Traiano fino alla base della sede della Capitaneria di porto e dei Vigili del fuoco, nell'area della banchina San Francesco. Una nuova torre faro sarà costruita nell'area del molo Rizzo, con lo scopo di garantire la necessaria illuminazione dell'area portuale. Condividi Tag porti ancona Articoli correlati.



Porto turistico, riaperti i termini per le osservazioni

«Riscontrati livelli allarmanti di sostanze inquinanti, tra cui metalli pesanti»
 FIUMICINO - «È stato pubblicato sul sito del Mase l'avviso per la riapertura dei termini per le osservazioni da parte dei cittadini, con conseguente ed ulteriore allungamento dei tempi per l'emissione della Valutazione di Impatto Ambientale. Il Comune di Fiumicino, ben oltre i termini stabiliti dalla procedura, ha presentato la documentazione per la caratterizzazione dei sedimenti delle aree di dragaggio del nuovo percorso di avvicinamento. Il percorso del canale di ingresso da scavare sul fondale, infatti, è stato modificato dopo che dalle osservazioni era stata messa in evidenza la presenza degli oleodotti". Lo dichiara il comitato "Tavoli del porto". «Non solo è stata presentata la documentazione fuori tempo massimo, - prosegue il comitato - ma i risultati destano preoccupazione in quanto si riscontrano livelli allarmanti di sostanze inquinanti, tra cui metalli pesanti. I risultati delle analisi, per stessa ammissione dei relatori, ci dicono che una parte importante della sabbia risulta inquinata e non potrà essere utilizzata per il ripascimento delle spiagge di Focene e Fregene. Il comitato è determinato a fare chiarezza su questa ennesima forzatura sull'iter di valutazione di un progetto dalle mille criticità - conclude il comitato "Tavoli del porto" - sostenuto dai sindaci di Fiumicino Mario Baccini e di Roma Roberto Gualtieri, per l'accoglienza dei pellegrini del giubileo ormai alle porte. Un progetto così impattante ed invasivo sul territorio ha bisogno di amministratori in grado di tutelare l'interesse dei cittadini senza essere appiattiti sugli interessi delle multinazionali estere».



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto turistico, riaperti i termini per le osservazioni

FIUMICINO - «È stato pubblicato sul sito del Mase l'avviso per la riapertura dei termini per le osservazioni da parte dei cittadini, con conseguente ed ulteriore allungamento dei tempi per l'emissione della Valutazione di Impatto Ambientale. Il Comune di Fiumicino, ben oltre i termini stabiliti dalla procedura, ha presentato la documentazione per la caratterizzazione dei sedimenti delle aree di dragaggio del nuovo percorso di avvicinamento. Il percorso del canale di ingresso da scavare sul fondale, infatti, è stato modificato dopo che dalle osservazioni era stata messa in evidenza la presenza degli oleodotti". Lo dichiara il comitato "Tavoli del porto". «Non solo è stata presentata la documentazione fuori tempo massimo, - prosegue il comitato - ma i risultati destano preoccupazione in quanto si riscontrano livelli allarmanti di sostanze inquinanti, tra cui metalli pesanti. I risultati delle analisi, per stessa ammissione dei relatori, ci dicono che una parte importante della sabbia risulta inquinata e non potrà essere utilizzata per il ripascimento delle spiagge di Focene e Fregene. Il comitato è determinato a fare chiarezza su questa ennesima forzatura sull'iter di valutazione di un progetto dalle mille criticità - conclude il comitato "Tavoli del porto" - sostenuto dai sindaci di Fiumicino Mario Baccini e di Roma Roberto Gualtieri, per l'accoglienza dei pellegrini del giubileo ormai alle porte. Un progetto così impattante ed invasivo sul territorio ha bisogno di amministratori in grado di tutelare l'interesse dei cittadini senza essere appiattiti sugli interessi delle multinazionali estere». Commenti.



Shipping Italy

Taranto

A Vestas Blades la Piastra logistica di Taranto

Porti L'offerta del produttore danese di turbine eoliche preferita dall'Adsp ionica a quella di Itpl Logistics. Resta pendente il ricorso di Tecnomec di REDAZIONE SHIPPING ITALY Per i prossimi 9 anni sarà Vestas Blades Italia, filiale locale dell'omonima realtà danese, il concessionario della Piastra logistica di **Taranto**. Il relativo decreto dell'Autorità di sistema portuale non rivela i dettagli operativi della società intenzionata a utilizzare l'area in questione - parte di un mega investimento in project financing da circa 200 milioni di euro avviato nel 2001 e costata pure, svela il Corriere di **Taranto**, una liquidazione di 40 milioni di euro al precedente concessionario (**Taranto** Logistica, gruppo Gavio, ndr) pur non avendo mai visto movimentare una tonnellata di merce di alcun genere. Chiara tuttavia la motivazione della scelta da parte della commissione incaricata di confrontare l'offerta di Vestas con quella concorrente della polacca Itpl Logistics: "Sotto il profilo soggettivo/professionale appare evidente come sia da preferire la Vestas Blades Italia S.r.l. - Unipersonale rispetto alla Itpl Logistics S.r.l. sia per l'esperienza nazionale ed internazionale nell'attività proposta sia per la sua capacità economica-finanziaria. Con un capitale sociale pari a 21.364.408,00 euro lo stesso è detenuto integralmente dalla Vestas Manufacturing NS ("Vman"), società di diritto danese, a sua volta interamente controllata dalla Vestas Wind System NS ("Vws") con sede ad Aarhus, in Danimarca, holding del Gruppo Vestas, leader mondiale nella produzione di turbine eoliche. LA Itpl Logistics è invece una newco costituita a fine marzo 2024, con capitale sociale di 10.000,00, per sviluppare e gestire le attività di logistica internazionale in Italia, con sede operativa a **Taranto** e con socio di maggioranza che dai dati forniti risulta "inattivo". Dai dati forniti ed analizzati, non è stimabile la reale capacità finanziaria ed economica di Itpl di sostenere i costi fissi connessi alla concessione demaniale marittima a fronte dei volumi di traffico previsti (iniziale di 18.000 TEU/anno). Anche sotto il profilo progettuale/tecnico/operativo la Vestas Blades Italia S.r.l. - Unipersonale propone una iniziativa da preferire rispetto a quella della Itpl Logistics S.r.l.. La proposta di Vestas è connotata da profili di concretezza con un piano di sostenibilità pregevole sotto gli aspetti sociali, ambientali ed economici. La Società detiene un business di immediato avvio con rilevanti investimenti di adeguamento delle infrastrutture esistenti e con ogni effetto positivo sull'indotto. Ha espresso la concreta volontà di dirottare sul **Porto** di **Taranto** l'import dei componenti utili al ciclo produttivo che, al momento, sono concentrati altrove. E' evidente l'intendimento della Società di consolidare una importante struttura organizzativa e gestionale con un rilevante impegno finanziario finalizzato allo sviluppo delle attività produttive e logistiche nel **Porto** di **Taranto** apportando benefici per il territorio sotto



Porti L'offerta del produttore danese di turbine eoliche preferita dall'Adsp ionica a quella di Itpl Logistics. Resta pendente il ricorso di Tecnomec di REDAZIONE SHIPPING ITALY Per i prossimi 9 anni sarà Vestas Blades Italia, filiale locale dell'omonima realtà danese, il concessionario della Piastra logistica di Taranto. Il relativo decreto dell'Autorità di sistema portuale non rivela i dettagli operativi della società intenzionata a utilizzare l'area in questione - parte di un mega investimento in project financing da circa 200 milioni di euro avviato nel 2001 e costata pure, svela il Corriere di Taranto, una liquidazione di 40 milioni di euro al precedente concessionario (Taranto Logistica, gruppo Gavio, ndr) pur non avendo mai visto movimentare una tonnellata di merce di alcun genere. Chiara tuttavia la motivazione della scelta da parte della commissione incaricata di confrontare l'offerta di Vestas con quella concorrente della polacca Itpl Logistics: "Sotto il profilo soggettivo/professionale appare evidente come sia da preferire la Vestas Blades Italia S.r.l. - Unipersonale rispetto alla Itpl Logistics S.r.l. sia per l'esperienza nazionale ed internazionale nell'attività proposta sia per la sua capacità economica-finanziaria. Con un capitale sociale pari a 21.364.408,00 euro lo stesso è detenuto integralmente dalla Vestas Manufacturing NS ("Vman"), società di diritto danese, a sua volta interamente controllata dalla Vestas Wind System NS ("Vws") con sede ad Aarhus, in Danimarca, holding del Gruppo Vestas, leader mondiale nella produzione di turbine eoliche. LA Itpl Logistics è invece una newco costituita a fine marzo 2024, con capitale sociale di € 10.000,00, per sviluppare e gestire le attività di logistica internazionale in Italia, con sede operativa a Taranto e con socio di maggioranza che dai dati forniti risulta "inattivo". Dai dati forniti ed analizzati, non è stimabile la reale capacità finanziaria ed economica di Itpl di sostenere i costi fissi connessi alla concessione demaniale marittima a fronte dei volumi di traffico previsti (iniziale di 18.000 TEU/anno). Anche sotto il profilo progettuale/tecnico/operativo la Vestas Blades Italia S.r.l. - Unipersonale propone una iniziativa da preferire rispetto a quella della Itpl Logistics S.r.l.. La proposta di Vestas è connotata da profili di concretezza con un piano di sostenibilità pregevole sotto gli aspetti sociali, ambientali ed economici. La Società detiene un business di

Shipping Italy

Taranto

il profilo socio-economico-occupazionale. L'iniziativa è assolutamente coerente ed in linea con gli obiettivi strategici dell'AdSP e del **Porto** di **Taranto** proiettato verso lo sviluppo di hub per la produzione di eolico off-shore e dei relativi componenti. Dall'altro lato la Itpl ha presentato un progetto che andrebbe ad utilizzare il compendio demaniale esistente nello stato in cui si trova senza attuare investimenti nelle infrastrutture esistenti e quindi senza sviluppo dell'indotto; ciò prevedendo un piano di traffico limitato nei volumi e non garantito dalla capacità economica finanziaria della Società. La Società dichiara, infatti, un potenziale traffico di 18.000 TEU/anno a partire da marzo 2025 (di cui il 75% via mare ed il restante su rotaia e gomma) e prevede in una "seconda fase" di poter "almeno raddoppiare tale volume". Fa riferimento a Mou dal quale auspica che si "possa derivare un incremento dei volumi indicati di circa il 10%". Sebbene siano state rappresentate buone relazioni tra la Società maggiore azionista ed altre importanti realtà polacche ed internazionali, non è stato fornito un progetto concreto in grado di garantire la proficua utilizzazione del demanio marittimo. Sul punto rileva anche la circostanza che Itpl potrebbe sviluppare il business proposto, sostenendo esclusivamente costi variabili e non i costi fissi della concessione, presso il Molo polisettoriale che è già attrezzato - con mezzi di movimentazione adeguati, infrastrutturato con binari ferroviari operativi, organizzato con personale qualificato e dotato di Zfd - per la tipologia ed i volumi di lavorazioni/movimentazioni proposti". Resta pendente il ricorso della terza aspirante all'area, Tecnomec, la cui istanza è stata rigettata dall'Adsp "poiché incompleta e non integrata nel termine assegnato". A breve il Consiglio di Stato dovrebbe pronunciarsi sull'appello della società contro il rigetto da parte del Tar della Puglia della sua richiesta di sospendere i provvedimenti dell'Adsp.

TECHNITAL ha incaricato come nuovo presidente Zeno D'Agostino già presidente dell'AdSP Trieste

(FERPRESS) Roma, 5 SET TECHNITAL rende noto che dopo 38 anni di gestione di Alberto Scotti, prima come Amministratore Delegato e poi come Presidente, ha incaricato come nuovo Presidente **Zeno D'Agostino** già Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste. La società si legge su LinkedIn esprime un sincero ringraziamento ad Alberto Scotti per la sua dedizione e per il suo operato e per il costante e leale supporto alla stessa compagine sociale in tutte le decisioni strategiche per la stessa Società e per il suo personale. Scotti assume il ruolo di Vicepresidente e accompagnerà **Zeno D'agostino** nel suo nuovo ruolo. L'inserimento di **Zeno D'Agostino**, che ha vasta esperienza nazionale e internazionale, intende dare un nuovo impulso al suo sviluppo, così come richiesto dall'evoluzione del mercato dell'ingegneria.

FerPress

TECHNITAL ha incaricato come nuovo presidente Zeno D'Agostino già presidente dell'AdSP Trieste



09/05/2024 10:44

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. Sei abbonato? Accedi >> L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it Torino [18 Settembre 2024 - 19 Settembre 2024] Berlino [24 Settembre 2024 - 27 Settembre 2024] [30 Settembre 2024 - 05 Ottobre 2024] [19 Settembre 2024 - 20 Settembre 2024] [04 Ottobre 2024 - 05 Ottobre 2024] Bologna [09 Ottobre 2024 - 11 Ottobre 2024] Lugano [11 Ottobre 2024] Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

Informare

Focus

Nel primo trimestre del 2024 è tornato a crescere il traffico nei porti belgi

Dopo sei trimestri di calo, nei primi tre mesi del 2024 il traffico delle merci nei **porti** del Belgio è tornato a crescere grazie all'incremento delle merci all'imbarco. L'istituto di statistica nazionale ha reso noto oggi che nel primo trimestre di quest'anno il traffico complessivo è stato di 70,35 milioni di tonnellate, con un aumento del +0,4% sullo stesso periodo del 2023. I soli carichi all'imbarco sono ammontati a 33,16 milioni di tonnellate (+4,9%) e quelli allo sbarco a 37,19 milioni di tonnellate (-3,3%). Particolarmente accentuato è stato il rialzo dei volumi movimentati nel primo trimestre del 2024 rispetto al trimestre precedente, con le merci allo sbarco che hanno segnato una crescita del +3,5% e quelle allo sbarco del +6,5%. Nei primi tre mesi di quest'anno le navi arrivate nei **porti** belgi sono state 5.346, con un calo del -2,4% sul corrispondente periodo del 2023 e con una flessione del -0,4% sull'ultimo trimestre del 2023, mentre quelle partite dagli scali portuali sono state 5.381, con una diminuzione del -1,7% sul primo trimestre del 2023 e un aumento del +0,8% sul quarto trimestre del 2023.



Informatore Navale

Focus

Perocchio (Assomarinas): la riforma delle concessioni balneari deve escludere i porti turistici

La riforma delle concessioni balneari varata dal Governo - dichiara il Presidente di Assomarinas Roberto Perocchio - si rivela carente nelle precisazioni riguardanti i **porti** turistici, ai quali la direttiva Bolkestein non si applica, come stabilito dal capitolo 2.13.5 del "piano del Mare" governativo pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 23/10/2023. Va considerato, inoltre, che l'aumento dei canoni previsto dalla riforma demanio non può assolutamente riguardare le concessioni-contratto di lungo periodo con canone prefissato ed indicizzato definito sulla base degli investimenti compiuti. Roma, 5 settembre 2024.



Informazioni Marittime

Focus

Metà navi da crociera già elettrificate, ma i porti sono al 3%. Report Clia sulla transizione ecologica

L'associazione internazionale delle compagnie di settore ha pubblicato l'annuale "Global Cruise Industry Environmental Technologies and Practices". Nel settore **crocieristico**, già oggi 147 navi sono predisposte per l'elettrificazione a terra, pari al 52% delle unità e il 61% in termini di posti letto. Rispetto al 2023 sono 27 navi in più, con un aumento del 23% che diventa del 167% se paragonato al 2018. L'impegno è arrivare al 100% entro il 2035.

L'evoluzione sostenibile del comparto è fotografata da Clia, associazione internazionale delle compagnie da crociera, che ha pubblicato l'annuale Global Cruise Industry Environmental Technologies and Practices, in cui si fa il punto sulla transizione ecologica del settore e da cui emergono i notevoli passi avanti fatti dal comparto. Inoltre, continuano gli investimenti in sistemi di alimentazione innovativi (Gnl, Gnl bio, biofuels) che pongono il settore all'avanguardia ambientale del comparto marittimo e che consentiranno di utilizzare carburanti a zero emissioni non appena questi saranno disponibili su larga scala. "Le compagnie hanno fissato l'obiettivo di arrivare a zero emissioni nette entro il 2050 per questo stanno lavorando intensamente per ridurre le emissioni, sia in mare che durante le soste e il rapporto mostra i continui progressi" dice Kelly Craighead, presidente e ceo di Clia. "Il settore sta investendo in tecnologie innovative di propulsione che consentiranno alle navi di utilizzare fonti energetiche più pulite non appena queste saranno disponibili e sta compiendo passi avanti anche nell'uso di altre tecnologie affinché il comparto sia sempre più sostenibile".

La flotta L'attuale flotta crocieristica è composta da 445 navi, di cui le 45 compagnie aderenti a CLIA rappresentano il 90% dei posti letto, per una disponibilità totale di 635.000 (il 3,34% in più dell'anno precedente). La maggior parte navi CLIA che solcano gli oceani sono di dimensioni medio-piccole, con la seguente distribuzione: - Il 35% delle navi ha meno di 1.000 posti letto (piccole dimensioni) - Il 38% ha tra 1.000 e 3.000 posti letto (medie dimensioni) - Il 26% ha più di 3.000 posti letto (grandi dimensioni) Nuovi carburanti Le compagnie stanno investendo di modo che le navi potranno utilizzare i carburanti in modo flessibile e quelle alimentate a GNL - oggi sono 19 e rappresentano il 7% della flotta e il 13% della capacità globale - per esempio, saranno in grado di passare a carburanti a zero emissioni, con GNL bio o sintetico, con poche o nessuna modifica al motore. Il GNL ha emissioni di zolfo e di particolato praticamente nulle, riduce le emissioni di NOx di circa l'85% e consente di ridurre le emissioni di gas serra fino al 20%. Numerosi rapporti di SEA-LNG confermano che il cosiddetto methane slip sarà eliminato nei prossimi anni. Elettrificazione delle banchine I sistemi di elettrificazione delle banchine consentono alle navi di spegnere i motori una volta all'ormeggio e, a secondo del mix energetico utilizzato, di ridurre le emissioni fino al 98% (fonte: U.S. Environmental Protection Agency).



L'associazione internazionale delle compagnie di settore ha pubblicato l'annuale "Global Cruise Industry Environmental Technologies and Practices" Nel settore crocieristico, già oggi 147 navi sono predisposte per l'elettrificazione a terra, pari al 52% delle unità e il 61% in termini di posti letto. Rispetto al 2023 sono 27 navi in più, con un aumento del 23%, che diventa del 167% se paragonato al 2018. L'impegno è arrivare al 100% entro il 2035. L'evoluzione sostenibile del comparto è fotografata da Clia, associazione internazionale delle compagnie da crociera, che ha pubblicato l'annuale Global Cruise Industry Environmental Technologies and Practices, in cui si fa il punto sulla transizione ecologica del settore e da cui emergono i notevoli passi avanti fatti dal comparto. Inoltre, continuano gli investimenti in sistemi di alimentazione innovativi (Gnl, Gnl bio, biofuels) che pongono il settore all'avanguardia ambientale del comparto marittimo e che consentiranno di utilizzare carburanti a zero emissioni non appena questi saranno disponibili su larga scala. "Le compagnie hanno fissato l'obiettivo di arrivare a zero emissioni nette entro il 2050 per questo stanno lavorando intensamente per ridurre le emissioni, sia in mare che durante le soste e il rapporto mostra i continui progressi" dice Kelly Craighead, presidente e ceo di Clia. "Il settore sta investendo in tecnologie innovative di propulsione che consentiranno alle navi di utilizzare fonti energetiche più pulite non appena queste saranno disponibili e sta compiendo passi avanti anche nell'uso di altre tecnologie affinché il comparto sia sempre più sostenibile". La flotta L'attuale flotta crocieristica è composta da 445 navi, di cui le 45 compagnie aderenti a CLIA rappresentano il 90% dei posti letto, per una disponibilità totale di 635.000 (il 3,34% in più dell'anno precedente). La maggior parte navi CLIA che solcano gli oceani sono di dimensioni medio-piccole, con la seguente distribuzione: - Il 35% delle navi ha meno di 1.000 posti letto (piccole dimensioni) - Il 38% ha tra 1.000 e 3.000 posti letto (medie dimensioni) - Il 26% ha più di 3.000 posti letto (grandi dimensioni) Nuovi carburanti Le compagnie stanno investendo di modo che le navi potranno utilizzare i carburanti in modo flessibile e quelle alimentate a GNL - oggi sono 19 e rappresentano il 7% della flotta e il 13% della capacità globale - per esempio, saranno in grado di passare a carburanti a zero emissioni, con GNL bio o sintetico, con poche o nessuna modifica al motore. Il GNL ha emissioni di zolfo e di particolato praticamente nulle, riduce le emissioni di NOx di circa l'85% e consente di ridurre le emissioni di gas serra fino al 20%. Numerosi rapporti di SEA-LNG confermano che il cosiddetto methane slip sarà eliminato nei prossimi anni. Elettrificazione delle banchine I sistemi di elettrificazione delle banchine consentono alle navi di spegnere i motori una volta all'ormeggio e, a secondo del mix energetico utilizzato, di ridurre le emissioni fino al 98% (fonte: U.S. Environmental Protection Agency).

Informazioni Marittime

Focus

Ad oggi, 147 navi CLIA sono predisposte per l'elettrificazione a terra (in rapporto al totale delle imbarcazioni delle compagnie aderenti a CLIA, siamo al 52% rispetto alle unità e al 61% per quanto riguarda i posti letto). Si tratta del 23% rispetto ad un anno fa e il 167% in più rispetto al 2018. Entro il 2028 le navi in grado di collegarsi all'elettricità durante l'ormeggio saranno 239 (tra quelle di nuova costruzione e quelle che verranno ammodernate). Le 28 nuove navi CLIA in costruzione entro i prossimi 5 anni saranno tutte dotate con questa tecnologia. Attualmente, solo 35 dei porti in cui fanno scalo le navi da crociera dispongono di un attracco con banchine elettrificate (altri 22 porti hanno gli stanziamenti e 16 stanno pianificando i lavori). Secondo il programma Fit for 55 dell'Ue, entro il 2030 i porti europei dovranno disporre di energia elettrica da terra, il che accelererà ulteriormente gli investimenti nelle infrastrutture portuali. Sistemi di trattamento delle acque reflue (AWTS) Oggi 225 navi e cioè l'80% del totale (+11% sul 2023 e +65% sul 2018) sono equipaggiate con sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue (AWTS), che superano i requisiti dell'Allegato IV della Convenzione MARPOL e hanno prestazioni migliori degli impianti di trattamento di molte città costiere. Inoltre, come parte del loro più generale obiettivo di sostenibilità, le compagnie crocieristiche si sono impegnate a non scaricare acque reflue non trattate in nessuna parte del mondo. Autonomia nella produzione di acqua dolce 267 navi (il 94% delle unità e il 96% dei posti letto) sono in grado di produrre acqua dolce a bordo, di cui 172 (quasi il 60% della flotta) sono in grado di produrre a bordo il 100% del fabbisogno di acqua dolce. Condividi Tag clia gnl Articoli correlati.

Crociere, metà delle navi sono già elettrificate ma i porti ancora no

Set 5, 2024 Roma - CLIA, associazione internazionale delle compagnie da crociera, ha pubblicato l'annuale Global Cruise Industry Environmental Technologies and Practices, in cui si fa il punto sulla transizione ecologica del settore e da cui emergono i notevoli passi avanti fatti dal comparto. In particolare, già oggi 147 navi sono predisposte per l'elettrificazione a terra, pari al 52% delle unità e il 61% in termini di posti letto. Rispetto al 2023 sono 27 navi in più, con un aumento del 23% che diventa del 167% se paragonato al 2018. L'impegno è arrivare al 100% entro il 2035. Inoltre, continuano gli investimenti in sistemi di alimentazione innovativi (GNL, GNL bio, biofuels) che pongono il settore all'avanguardia ambientale del comparto marittimo e che consentiranno di utilizzare carburanti a zero emissioni non appena questi saranno disponibili su larga scala. "Le compagnie hanno fissato l'obiettivo di arrivare a zero emissioni nette entro il 2050 per questo stanno lavorando intensamente per ridurre le emissioni, sia in mare che durante le soste e il rapporto mostra i continui progressi" dice Kelly Craighead, Presidente e CEO di CLIA. "Il settore sta investendo in tecnologie innovative di propulsione che consentiranno alle navi di utilizzare fonti energetiche più pulite non appena queste saranno disponibili e sta compiendo passi avanti anche nell'uso di altre tecnologie affinché il comparto sia sempre più sostenibile". La flotta L'attuale flotta crocieristica è composta da 445 navi, di cui le 45 compagnie aderenti a CLIA rappresentano il 90% dei posti letto, per una disponibilità totale di 635.000 (il 3,34% in più dell'anno precedente). La maggior parte navi CLIA che solcano gli oceani sono di dimensioni medio-piccole, con la seguente distribuzione: Il 35% delle navi ha meno di 1.000 posti letto (piccole dimensioni) Il 38% ha tra 1.000 e 3.000 posti letto (medie dimensioni) Il 26% ha più di 3.000 posti letto (grandi dimensioni) Nuovi carburanti. Le compagnie stanno investendo di modo che le navi potranno utilizzare i carburanti in modo flessibile e quelle alimentate a GNL - oggi sono 19 e rappresentano il 7% della flotta e il 13% della capacità globale - per esempio, saranno in grado di passare a carburanti a zero emissioni, con GNL bio o sintetico, con poche o nessuna modifica al motore. Il GNL ha emissioni di zolfo e di particolato praticamente nulle, riduce le emissioni di NOx di circa l'85% e consente di ridurre le emissioni di gas serra fino al 20%. Numerosi rapporti di SEA-LNG confermano che il cosiddetto methane slip sarà eliminato nei prossimi anni. Elettrificazione delle banchine I sistemi di elettrificazione delle banchine consentono alle navi di spegnere i motori una volta all'ormeggio e, a secondo del mix energetico utilizzato, di ridurre le emissioni fino al 98% (fonte: U.S. Environmental Protection Agency). Ad oggi, 147 navi CLIA sono predisposte per l'elettrificazione a terra (in rapporto al totale delle imbarcazioni delle compagnie aderenti a CLIA, siamo al 52% rispetto



Set 5, 2024 Roma - CLIA, associazione internazionale delle compagnie da crociera, ha pubblicato l'annuale Global Cruise Industry Environmental Technologies and Practices, in cui si fa il punto sulla transizione ecologica del settore e da cui emergono i notevoli passi avanti fatti dal comparto. In particolare, già oggi 147 navi sono predisposte per l'elettrificazione a terra, pari al 52% delle unità e il 61% in termini di posti letto. Rispetto al 2023 sono 27 navi in più, con un aumento del 23% che diventa del 167% se paragonato al 2018. L'impegno è arrivare al 100% entro il 2035. Inoltre, continuano gli investimenti in sistemi di alimentazione innovativi (GNL, GNL bio, biofuels) che pongono il settore all'avanguardia ambientale del comparto marittimo e che consentiranno di utilizzare carburanti a zero emissioni non appena questi saranno disponibili su larga scala. "Le compagnie hanno fissato l'obiettivo di arrivare a zero emissioni nette entro il 2050 per questo stanno lavorando intensamente per ridurre le emissioni, sia in mare che durante le soste e il rapporto mostra i continui progressi" dice Kelly Craighead, Presidente e CEO di CLIA. "Il settore sta investendo in tecnologie innovative di propulsione che consentiranno alle navi di utilizzare fonti energetiche più pulite non appena queste saranno disponibili e sta compiendo passi avanti anche nell'uso di altre tecnologie affinché il comparto sia sempre più sostenibile". La flotta L'attuale flotta crocieristica è composta da 445 navi, di cui le 45 compagnie aderenti a CLIA rappresentano il 90% dei posti letto, per una disponibilità totale di 635.000 (il 3,34% in più dell'anno precedente). La maggior parte navi CLIA che solcano gli oceani sono di dimensioni medio-piccole, con la seguente distribuzione: Il 35% delle navi ha meno di 1.000 posti letto (piccole dimensioni) Il 38% ha tra 1.000 e 3.000 posti letto (medie dimensioni) Il 26% ha più di 3.000 posti letto (grandi dimensioni) Nuovi carburanti. Le compagnie stanno investendo di modo che le navi potranno

Sea Reporter

Focus

alle unità e al 61% per quanto riguarda i posti letto). Si tratta del 23% rispetto ad un anno fa e il 167% in più rispetto al 2018. Entro il 2028 le navi in grado di collegarsi all'elettricità durante l'ormeggio saranno 239 (tra quelle di nuova costruzione e quelle che verranno ammodernate). Le 28 nuove navi CLIA in costruzione entro i prossimi 5 anni saranno tutte dotate con questa tecnologia. Attualmente, solo 35 dei porti in cui fanno scalo le navi da crociera dispongono di un attracco con banchine elettrificate (altri 22 porti hanno gli stanziamenti e 16 stanno pianificando i lavori). Secondo il programma Fit for 55 dell'Ue, entro il 2030 i porti europei dovranno disporre di energia elettrica da terra, il che accelererà ulteriormente gli investimenti nelle infrastrutture portuali. Sistemi di trattamento delle acque reflue (AWTS) Oggi 225 navi e cioè l'80% del totale (+11% sul 2023 e +65% sul 2018) sono equipaggiate con sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue (AWTS), che superano i requisiti dell'Allegato IV della Convenzione MARPOL e hanno prestazioni migliori degli impianti di trattamento di molte città costiere. Inoltre, come parte del loro più generale obiettivo di sostenibilità, le compagnie crocieristiche si sono impegnate a non scaricare acque reflue non trattate in nessuna parte del mondo. Autonomia nella produzione di acqua dolce 267 navi (il 94% delle unità e il 96% dei posti letto) sono in grado di produrre acqua dolce a bordo, di cui 172 (quasi il 60% della flotta) sono in grado di produrre a bordo il 100% del fabbisogno di acqua dolce.

Shipping Italy

Focus

Eni appalta servizi di trasporto equipaggi offshore per 68 mln di euro

Navi A Bambini, Righetti e Vreemar contratti della durata di 5 anni (più due di opzione) per attività al largo di **Ravenna** di FRANCESCA MARCHESI Eni ha aggiudicato alcuni contratti relativi all'impiego di crew boat a supporto delle sue attività nell'offshore italiano, e in particolare di **Ravenna**. Gli appalti hanno un valore complessivo di 68,46 milioni di euro e una durata di 5 anni, con opzione di proroga di 24 mesi. Le compagnie 'vincitrici' sono tre realtà italiane attive da tempo in questo specifico campo di attività. Nel dettaglio, si tratta di Bambini Spa, che impiegherà la sua Blue Daddy - Fast Support Intervention Vessel (Fsv) con capacità di trasporto di 71 passeggeri e 200 tonnellate di merce - a fronte di un corrispettivo per il periodo di attività di 28,219 milioni di euro; di Righetti Navi Srl, che metterà a disposizione la Airone - unità entrata lo scorso anno a far parte della flotta della compagnia romagnola - nell'ambito di un contratto del valore di 19,924 milioni; infine di Vreemar, che impiegherà la Cpt Frank a fronte di 20 318 676,00. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, i contratti sono da poco operativi. Al momento, Vreemar utilizzando sul servizio la nave Loren Prima - crew boat del 1993 da 27 metri di lunghezza, che verrà appunto sostituita a breve dalla Cpt Frank. Recentemente acquisita dalla compagnia crotonese, quest'ultima è una Fsv del 2009 di costruzione statunitense, lunga 50 metri, che sta attualmente sta affrontando i necessari lavori di adeguamento presso il cantiere Sea di San Benedetto del Tronto.



Shipping Italy

Focus

Tiziano Migliorino è il nuovo direttore generale di Ital Brokers

Economia Dopo una lunga esperienza professionale a Londra il suo ultimo incarico è stato quello di direttore commerciale per Funk Italia di Redazione SHIPPING ITALY Ital Brokers, società attiva nel settore del brokeraggio assicurativo, ha annunciato l'ingresso di Tiziano Migliorino come direttore generale e Responsabile della trasformazione del business dell'azienda genovese. In una nota l'azienda fa sapere che, con una vasta esperienza internazionale nel campo assicurativo e una carriera iniziata a Londra presso alcuni dei principali player del settore, Migliorino porta con sé competenze manageriali e una profonda conoscenza del mercato internazionale. Nato nel 1980, ha conseguito una laurea in Gestione aziendale dello sport all'Università Parthenope di **Napoli** e un Master in Marketing e Diritto dello Sport all'Università degli Studi di Teramo. Con oltre 15 anni di esperienza nel Regno Unito, Tiziano Migliorino ha lavorato come Lloyds Underwriter presso Markel International, per poi passare al brokeraggio assicurativo e riassicurativo, ricoprendo ruoli di crescente responsabilità presso Guy Carpenter e Miller Insurance. Nel 2021 è stato nominato managing director di Celeritas Insurance Broker, dove ha contribuito alla creazione e gestione di diverse MGAs in Europa. Nel suo ultimo incarico, ha ricoperto il ruolo di direttore commerciale per Funk Italia. A proposito del suo nuovo ruolo, proprio Migliorino ha dichiarato: "È un onore essere stato scelto da Ital Brokers come Direttore Generale e Responsabile Business Transformation. Ital Brokers è una realtà storica nel panorama del brokeraggio assicurativo italiano ed è un player di assoluto prestigio. Con tutto il team di Ital Brokers condivido la passione per la nostra professione e la dedizione assoluta per i nostri clienti. L'ambizioso progetto che il management e la nuova proprietà hanno in programma nei prossimi anni è qualcosa di unico nel nostro settore. In un'industria dominata dai grandi Gruppi Internazionali, Ital Brokers si propone come vera forza di contrapposizione, e con una proprietà formata al 100% da gruppi industriali italiani, siamo in pole position per qualificarci come IL Campione Italiano delle assicurazioni". Luca Garella, presidente di Ital Brokers, ha commentato: "Diamo il benvenuto a Tiziano che porta in Ital Brokers un grande bagaglio professionale di competenza e di contenuti da mettere al servizio dei nostri clienti. Ital Brokers continua nel suo processo di crescita e consolidamento nel servizio all'impresa e alle istituzioni italiane, offrendo soluzioni innovative e su misura per un mercato sempre più complesso ed in continua evoluzione".



Shipping Italy

Focus

Svelato l'avveniristico progetto dei nuovi traghetti di Grimaldi per il Mediterraneo

Cantieri Il gruppo partenopeo ha appena avviato la gara rivolta ai cantieri asiatici per arrivare poi alla firma di un ordine per 9 navi a cavallo tra fine 2024 e inizio 2025 di Nicola Capuzzo Alla fiera Smm in corso ad Amburgo è stata rivelata dal designer navale danese Knud E. Hansen l'innovativo progetto della prossima serie di navi ro-pax che il Gruppo Grimaldi di **Napoli** si appresta a ordinare nei prossimi mesi. L'annuncio era arrivato direttamente dall'amministratore del gruppo, Emanuele Grimaldi, in un' intervista pubblicata lo scorso aprile da SHIPPING ITALY dove l'armatore partenopeo aveva rivelato il prossimo avvio di un tender internazionale rivolto ai cantieri navali per "navi pax-ferry che verranno costruiti in Cina, il Paese ormai più competitivo per questa tipologia di traghetti. Saranno - aveva detto - nove navi, di cui tre destinate a Finnlines (simili alle ultime due della serie 'Superstar' da poco consegnate), due per Minoan e tre per Grimaldi Euromed". A proposito delle caratteristiche tecniche dei nuovi traghetti il cui aspetto esteriore è stato appena reso pubblico dal progettista (la forma slanciata dello scafo e la prua simile alle navi ro-ro della serie GG5G sono alcuni degli elementi che immediatamente saltano all'occhio dell'osservatore), Grimaldi aveva detto: "Avranno 3mila metri lineari di garage per il carico rotabile e capacità di accogliere a bordo 3mila passeggeri". Ogni nuova costruzione avrà un valore di circa 150 milioni di euro per cui la commessa supererà il miliardo di euro. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, Grimaldi Group in queste settimane ha dato via al tender inviando a una rosa di cantieri selezionati le caratteristiche tecniche del nuovo progetto per consentire ai costruttori di presentare le proprie offerte. Dopo una progressiva scrematura dei candidati e con l'arrivo a una short list di cantieri, la firma sui nuovi ordini potrebbe arrivare tra fine 2024 e inizio 2025.



Cantieri Il gruppo partenopeo ha appena avviato la gara rivolta ai cantieri asiatici per arrivare poi alla firma di un ordine per 9 navi a cavallo tra fine 2024 e inizio 2025 di Nicola Capuzzo Alla fiera Smm in corso ad Amburgo è stata rivelata dal designer navale danese Knud E. Hansen l'innovativo progetto della prossima serie di navi ro-pax che il Gruppo Grimaldi di Napoli si appresta a ordinare nei prossimi mesi. L'annuncio era arrivato direttamente dall'amministratore del gruppo, Emanuele Grimaldi, in un' intervista pubblicata lo scorso aprile da SHIPPING ITALY dove l'armatore partenopeo aveva rivelato il prossimo avvio di un tender internazionale rivolto ai cantieri navali per "navi pax-ferry che verranno costruiti in Cina, il Paese ormai più competitivo per questa tipologia di traghetti. Saranno - aveva detto - nove navi, di cui tre destinate a Finnlines (simili alle ultime due della serie 'Superstar' da poco consegnate), due per Minoan e tre per Grimaldi Euromed". A proposito delle caratteristiche tecniche dei nuovi traghetti il cui aspetto esteriore è stato appena reso pubblico dal progettista (la forma slanciata dello scafo e la prua simile alle navi ro-ro della serie GG5G sono alcuni degli elementi che immediatamente saltano all'occhio dell'osservatore), Grimaldi aveva detto: "Avranno 3mila metri lineari di garage per il carico rotabile e capacità di accogliere a bordo 3mila passeggeri". Ogni nuova costruzione avrà un valore di circa 150 milioni di euro per cui la commessa supererà il miliardo di euro. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, Grimaldi Group in queste settimane ha dato via al tender inviando a una rosa di cantieri selezionati le caratteristiche tecniche del nuovo progetto per consentire ai costruttori di presentare le proprie offerte. Dopo una progressiva scrematura dei candidati e con l'arrivo a una short list di cantieri, la firma sui nuovi ordini potrebbe arrivare tra fine 2024 e inizio 2025. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY: SHIPPING ITALY.E

Shipping Italy

Focus

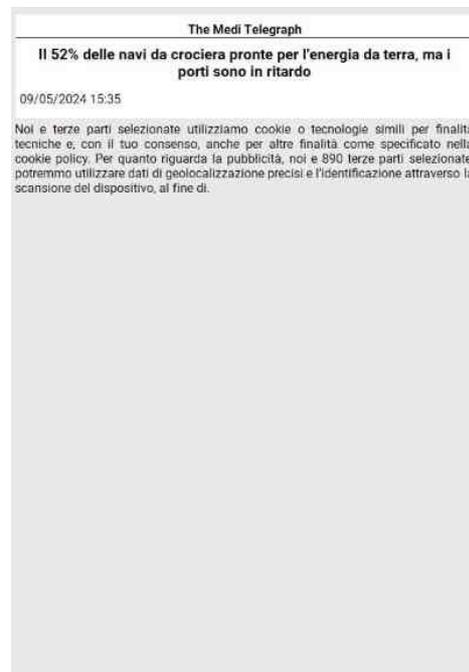
In netto calo (-12%) i noli container fra Cina e Italia

Spedizioni Il nuovo pesante decremento delle tariffe mantiene al momento ancora più convenienti le spedizioni verso il Nord Europa di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Prosegue la fase di riassetamento dei noli per il trasporto via mare di container dopo il nuovo picco segnato a luglio. Nell'ultima settimana le tariffe hanno registrato in media, secondo il Drewry Container Index, un calo dell'8%, per un valore dell'indice ora pari a 4.475 dollari, ancora superiore del 184% a quello di un anno fa. La flessione maggiore (-14%) si osserva sulle linee da Shanghai a Rotterdam, dove il costo dell'invio di un box da 40 piedi è sceso in sette giorni in media del 14% a quota 6.219 dollari. Subito sotto, per intensità del declino, le tariffe della tratta Shanghai - **Genova**, che in una settimana perdono il 12% (ovvero 769 dollari) fermandosi a 5.842 dollari, il 209% in più che un anno fa. Decisamente più contenute le flessioni osservate sui costi di spedizione di container dallo scalo cinese in direzione degli Usa. I noli per invii via mare di container verso Los Angeles scendono infatti del 3% a 6.030 dollari, mentre in direzione di New York il calo è del 2% per 8.451 dollari. Variazioni molto lievi si osservano poi sulle tratte di ritorno, con un -2% sui costi per spedizioni da Rotterdam a Shanghai (612 dollari) e un +1% da Los Angeles a Shanghai (714 dollari). Fa storia a sé invece lo scambio transatlantico, in cui si nota una forte crescita (+16%) delle tariffe per spedizioni in export verso gli Usa (+16% per la Rotterdam - New York, 2.212 dollari) e un lieve declino (-1%, 732 dollari) in direzione inversa. Rispetto all'andamento atteso, Drewry si è espressa limitatamente ai trasporti in export dalla Cina verso l'Europa, dicendo di aspettarsi nuovi declini nelle prossime settimane.



Il 52% delle navi da crociera pronte per l'energia da terra, ma i porti sono in ritardo

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 890 terze parti selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e l'identificazione attraverso la scansione del dispositivo, al fine di.



The Medi Telegraph

Focus

Cold ironing, Vago: "In Europa solo 16 porti sono attrezzati"

"Se le navi da crociera potessero connettersi all'elettricità in banchina per la metà del tempo di stazionamento in porto, raggiungerebbero il primo obiettivo di FuelEU maritime (cioè ridurre entro il 2030 le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo del 55%, ndr) fra il 2025 e il 2029" Amburgo - "Quest'anno abbiamo assistito a un enorme aumento del numero di navi equipaggiate per allacciarsi alla rete elettrica a terra in porto. Ma sono ancora troppo pochi gli scali in cui è presente questo tipo di infrastruttura. In Europa sono solo 16 **porti**, di cui ben 10 tra Germania e Norvegia ". Lo ha detto Pierfrancesco Vago, chairman di Clia Europe e presidente esecutivo di Msc crociere, commentando alla Smm (Shipbuilding, machinery & marine technology) di Amburgo il report presentato proprio da Clia sulla transizione ecologica del settore. "È tuttavia incoraggiante - concede però Vago - che, secondo una recente ricerca dell'associazione, ben 21 **porti** europei abbiano finanziamenti e piani per attivare i collegamenti da terra nel prossimo futuro. Da parte nostra, continueremo a sollecitare i governi ad accelerare gli investimenti e a dare priorità agli ormeggi per crociere con questa infrastruttura". C'è un altro dato che emerge dal report: "Se le navi da crociera potessero connettersi all'elettricità in banchina per la metà del tempo di stazionamento in porto, raggiungerebbero il primo obiettivo di FuelEU maritime (cioè ridurre entro il 2030 le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo del 55%, ndr) fra il 2025 e il 2029. Ecco perché questi investimenti sono così importanti" sottolinea Vago. Il settore sta lavorando in tutte le direzioni per ridurre l'impatto ambientale, dall'elettificazione ai sistemi di pulizia dei gas di scarico all'utilizzo di nuovi carburanti più puliti con una riduzione da 2019 a oggi del 30% dei carburanti "pesanti". Ma, ha ribadito Vago, servono più infrastrutture di bunkeraggio.

The Medi Telegraph

Cold ironing, Vago: "In Europa solo 16 porti sono attrezzati"

09/05/2024 17:48

"Se le navi da crociera potessero connettersi all'elettricità in banchina per la metà del tempo di stazionamento in porto, raggiungerebbero il primo obiettivo di FuelEU maritime (cioè ridurre entro il 2030 le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo del 55%, ndr) fra il 2025 e il 2029" Amburgo - "Quest'anno abbiamo assistito a un enorme aumento del numero di navi equipaggiate per allacciarsi alla rete elettrica a terra in porto. Ma sono ancora troppo pochi gli scali in cui è presente questo tipo di infrastruttura. In Europa sono solo 16 porti, di cui ben 10 tra Germania e Norvegia ". Lo ha detto Pierfrancesco Vago, chairman di Clia Europe e presidente esecutivo di Msc crociere, commentando alla Smm (Shipbuilding, machinery & marine technology) di Amburgo il report presentato proprio da Clia sulla transizione ecologica del settore. "È tuttavia incoraggiante - concede però Vago - che, secondo una recente ricerca dell'associazione, ben 21 porti europei abbiano finanziamenti e piani per attivare i collegamenti da terra nel prossimo futuro. Da parte nostra, continueremo a sollecitare i governi ad accelerare gli investimenti e a dare priorità agli ormeggi per crociere con questa infrastruttura". C'è un altro dato che emerge dal report: "Se le navi da crociera potessero connettersi all'elettricità in banchina per la metà del tempo di stazionamento in porto, raggiungerebbero il primo obiettivo di FuelEU maritime (cioè ridurre entro il 2030 le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto marittimo del 55%, ndr) fra il 2025 e il 2029. Ecco perché questi investimenti sono così importanti" sottolinea Vago. Il settore sta lavorando in tutte le direzioni per ridurre l'impatto ambientale, dall'elettificazione ai sistemi di pulizia dei gas di scarico all'utilizzo di nuovi carburanti più puliti con una riduzione da 2019 a oggi del 30% dei carburanti "pesanti". Ma, ha ribadito Vago, servono più infrastrutture di bunkeraggio.