



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 24 ottobre 2024



Rassegna stampa



Prime Pagine

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

Primo Piano

23/10/2024	Shipping Italy	24
Nel porto di Venezia torna il sereno fra lavoratori e port authority		

Venezia

23/10/2024	Il Nautilus	26
22/10/2024	trasportoeuropa.it	27
Stallo al porto di Venezia dopo una settimana di sciopero		

Savona, Vado

23/10/2024	BizJournal Liguria	28
Savona, Rapporto economico 2023: in calo occupazione e numero delle imprese. Cresce il turismo		
23/10/2024	PrimoCanale.it	32
Savona, presentato in Camera di Commercio il " Rapporto economico provinciale 2023"		

Genova, Voltri

23/10/2024	BizJournal Liguria	36
Liguria Trade and Investment Forum: zona logistica semplificata verso la piena attuazione a inizio 2025		
23/10/2024	BizJournal Liguria	38
Liguria Trade and Investment Forum, proposta costituzione tavolo permanente per business con Hong Kong		
23/10/2024	Messaggero Marittimo	40
ZIs Liguria: l'appoggio dei candidati alle elezioni regionali		
23/10/2024	Primo Magazine	42
Tavolo di lavoro per i possibili business con Hong Kong		
23/10/2024	PrimoCanale.it	44
Caso Spinelli, Culmv: "Basta liti tra giganti nei tribunali, ci rimette il lavoro"		
23/10/2024	Rai News	46
Verso la Green Logistic Valley		
23/10/2024	Shipping Italy	47
A Genova prende il via il tombamento di Calata Concenter		
23/10/2024	The Medi Telegraph	48
Forum dello Shipping, undicesima edizione: appuntamento a Genova il 5 dicembre		

La Spezia

23/10/2024	(Sito) Ansa	49
Confindustria Spezia, "Porto Carrara con Livorno mossa illogica"		
23/10/2024	Citta della Spezia	50
La Confindustria spezzina: "Superare campanili e confini amministrativi, porti di Spezia e Marina di Carrara parte integrante di un'area economica unica"		

23/10/2024	Citta della Spezia	52
Antonini, l'intervista: "Dalle battaglie in aula alla trincea politica per Orlando vincente. Non ho niente contro porto e turismo, ma vanno gestiti meglio"		
23/10/2024	Informazioni Marittime	55
Mar Ligure Orientale, Confindustria La Spezia: "Marina di Carrara rimanga con noi"		
23/10/2024	Messaggero Marittimo	57
Confindustria La Spezia ribadisce: "Dannoso dividere Marina di Carrara da Spezia" <i>Giulia Sarti</i>		
23/10/2024	The Medi Telegraph	59
Gli industriali: "I porti della Spezia e Marina di Carrara sono parte integrante di un'area economica unica"		

Ravenna

23/10/2024	Dire	60
Porti, a Ravenna gli Stati generali del Nord Est: il Candiano protagonista		
23/10/2024	Messaggero Marittimo	63
Hub portuale di Ravenna: energia, digitalizzazione e nuove opportunità <i>Andrea Puccini</i>		
23/10/2024	Ravenna Today	65
Hub portuale al centro degli Stati generali del Nord-est tra rigassificatore, strade e Alta velocità		
23/10/2024	RavennaNotizie.it	67
L'Adria Shipping Summit celebra il successo del progetto di Hub Portuale. Daniele Rossi (presidente AdSP): "senza, il nostro porto sarebbe morto"		
23/10/2024	ravennawebtv.it	73
Il Ravenna Port Hub protagonista all'Adria Shipping Summit		

Livorno

23/10/2024	Shipping Italy	74
Più norme e Area Neca per ridurre l'inquinamento atmosferico da trasporto marittimo		
23/10/2024	Shipping Italy	76
Opportunità e criticità dell'Interporto Toscano al centro dell'ultima assemblea del Propeller di Livorno		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/10/2024	(Sito) Ansa	78
Vice comandante Guardia Costiera visita uffici marittimi Marche		
23/10/2024	vivereancona.it	79
Osimo: Teatro Comunale Sangallo Loreto: venerdì 25 ottobre "Infrastrutture e competitività: investire oggi per vincere domani"		
23/10/2024	vivereancona.it	80
Il Vice Comandante Generale della Guardia Costiera Sergio Liardo in visita ad Ancona e Falconara		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/10/2024	CivOnline	81
Phase out, si accelera al Mimit		

23/10/2024	CivOnline	83
Nuovo terminal Bramante, via ai lavori		
23/10/2024	La Provincia di Civitavecchia	84
Phase out, si accelera al Mimit		
23/10/2024	La Provincia di Civitavecchia	86
Nuovo terminal Bramante, via ai lavori		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

23/10/2024	CoriglianoCalabro	87
B&H: IMPEGNO E VISIONE PER IL FUTURO DEL PORTO		
23/10/2024	CoriglianoCalabro	88
Massima apertura agli investimenti, ma rispetto di procedure e territorio		
23/10/2024	Corriere Della Calabria	89
Gallo: «Da sempre narrazione negativa sulla Calabria, ora tutto sta cambiando»		
23/10/2024	Rai News	90
Baker Hughes, Stasi ad Agostinelli: "E' l'autorità di sistema che ha sbagliato"		

Catania

23/10/2024	Vetrina Tv	<i>Vetrinatv</i> 91
Porto di Catania, al via le opere propedeutiche al futuro Piano regolatore: 6,5 mln per nuovo varco sud e parco del Faro		

Augusta

22/10/2024	(Sito) Ansa	<i>Agenzia ANSA</i> 93
Nave Libra ad Augusta, in attesa delle disposizioni del Viminale		

Focus

23/10/2024	(Sito) Adnkronos	94
Brunei: Visita del Vicepresidente cinese al Porto di Muara per rafforzare la cooperazione bilaterale		
23/10/2024	(Sito) Ansa	95
Fincantieri costruirà due nuove navi da crociera per Viking		
23/10/2024	Il Nautilus	96
Pichetto: ambiente ed energia assi portanti per sviluppo lontano da ideologie		
23/10/2024	Informare	98
Nel trimestre luglio-settembre il traffico delle merci nei porti tunisini è calato del -8,5% In aumento solo i cereali e le merci in container		
23/10/2024	Informatore Navale	99
COSTA CROCIERE RINFORZA ED EVOLVE L'ORGANIZZAZIONE COMMERCIALE		

23/10/2024	Informazioni Marittime	100
Crociere, Fincantieri e Viking firmano contratti per due nuove navi		
23/10/2024	Port News	101
Anversa-Bruges, 10,1mln di TEU in nove mesi		
23/10/2024	Sea Reporter	102
Costa Crociere rinforza l'organizzazione commerciale		
23/10/2024	Sea Reporter	103
Fincantieri e Viking firmano contratti per due nuove navi da crociera		
23/10/2024	Shipping Italy	104
Nuove nomine al vertice della divisione commerciale di Costa Crociere		
23/10/2024	The Medi Telegraph	105
Fincantieri costruirà altre due navi da crociera per Viking		
23/10/2024	The Medi Telegraph	106
Costa Crociere, l'inverno 2024-2025 all'insegna delle 'Sea & Land Destinations'		
23/10/2024	The Medi Telegraph	108
La nave da crociera Seabourn Pursuit 'scopre' il relitto della nave tedesca Titania		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 637921
Roma, Via Campana 30/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6379210
mail: servizioclienti@corriere.it



La nipote Caterina
«Così ho capito chi era mio nonno Berlinguer»
di Tommaso Labate
a pagina 29



Domani su 7
Le donne libere di Anderson
di Matteo Persivale
nel magazine del Corriere



Realità e bandierine

I MIGRANTI COME ARMA IMPROPRIA

di Goffredo Buccini

Diciamocelo: se non ci fossero, bisognerebbe inventarli. I migranti sono la più formidabile arma di distrazione di massa che la politica d'ogni colore abbia usato nel Ventunesimo secolo. Abbiamo problemi di cassa o di credibilità? Riforme necessarie eppure impossibili? Promesse elettorali scolpite nel marmo e tuttavia irrealizzabili? C'è. Basta accendere la luce sugli stranieri che premono alle frontiere e il dibattito si sposterà altrove. Senza scomodare le fole di Trump sugli haitiani che mangiano cani e gatti a Springfield o le menzogne con cui i brexiteer convinsero gli inglesi a uscire dall'Unione, restiamo ai casi nostrani.

Nel sondaggio di questi mesi, il tema in cima alle preoccupazioni degli italiani non è affatto l'immigrazione (scesa addirittura, nelle rilevazioni a ridosso delle europee, a uno scarno 1,4%, dopo le guerre, il potere d'acquisto e perfino il futuro dell'ambiente): è la salute. Invechiamo, come Paese e come individui, e sperimentiamo con sgomento sulla nostra pelle il disfacimento del Servizio sanitario nazionale devastato da venticinque anni di pessimo regionalismo. Il dibattito che infuriava prima dell'esplosione del «caso Albania», dunque, verteva sulla quantità di risorse allocate dalla legge di Bilancio su questo settore: generosa come non mai secondo il governo, scarsa più che mai a sentire l'opposizione.

continua a pagina 30

GIANNELLI



Cultura, nuove dimissioni: ora lascia Spano Il ministro Giuli: «Clima di mostrificazione»

L'ACCUSA DEL MINISTRO

Urso: «Spiata una mia riunione»

di Rinaldo Frignani

«Registrazioni clandestine dentro il mio ministero e nel mio ufficio». Questa l'accusa del ministro delle Imprese Adolfo Urso che ha incaricato i legali di denunciare tutto alla magistratura.

a pagina 11

IL DUELLO SULL'ANCI

Bettini, gli inciuci e i sospetti di Sala

di Fabrizio Roncone

Avvertite il sindaco Beppe Sala: Bettini è in Thailandia. Un luogo a lui caro, di sole e di affetti. Ma che fa, di preciso, laggiù? Che domande: fa politica (oggi, per dire, dovrebbe uscire una sua intervista al manifesto).

continua a pagina 13

di Baccaro, Conti e Guerzoni

Dopo le voci sulla prossima puntata di Report, Francesco Spano, da pochi giorni capo di gabinetto del ministro della Cultura Alessandro Giuli, si è dimesso per l'incarico assegnato a suo marito Marco Carnabuci al Maxxi quando il direttore era proprio l'attuale ministro. A comunicarlo, ieri, lo stesso Spano con una lettera inviata a Giuli. Che, dopo aver risposto al question time alla Camera, è stato ricevuto a palazzo Chigi dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio Alfredo Mantovano. «Sgradevoli attacchi personali», ha scritto Spano, mentre Giuli parla di «barbarico clima di mostrificazione».

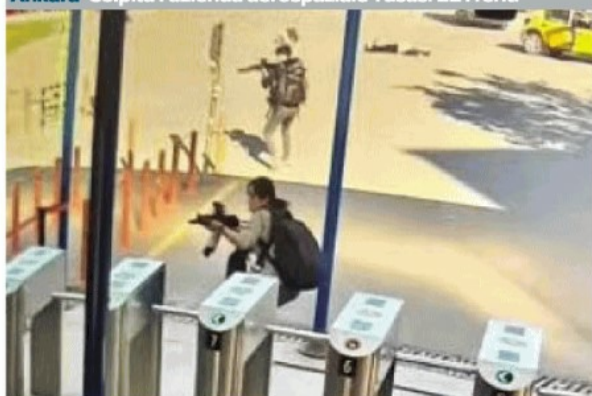
alle pagine 2 e 3

Tetto alle detrazioni. Le pensioni minime salgono di 3 euro al mese. Le opposizioni: «Un'elemosina»

Manovra, misure e tensioni

Il Colle firma, la legge alla Camera. I medici: scioperiamo. Taglio di 5.600 prof

Ankara Colpita l'azienda aerospaziale Tusas: 22 i feriti



I due terroristi, poi uccisi, ripresi dalle telecamere dell'industria aerospaziale turca mentre armi in pugno entrano in azione

Attacco armato in Turchia: 5 vittime, uccisi i terroristi

di Marta Serafini

Attacco terroristico, ieri pomeriggio, contro l'industria aerospaziale Tusas di Ankara, dove lavorano anche i tecnici italiani di Leonardo, tutti al sicuro. Cinque i morti, compresi i due attentatori, e 22 i feriti.

a pagina 15

di Gianna Fregonara e Mario Sensi

La legge di Bilancio sbarca in Parlamento dopo la firma di Mattarella. Le pensioni minime aumentate di 3 euro. L'opposizione va all'attacco: è un'elemosina. Tagli ai professori. La protesta dei medici.

a pagina 6

LA GUIDA AI PROVVEDIMENTI

Dal bonus bebè a casa e imprese Tutte le novità

di Enrico Marro e Claudia Voltattorni

Tutte le novità della manovra. Dal Superbonus 2023 sulla casa detraibile in dieci anni al raddoppio delle tasse per le auto aziendali. Dal bonus di mille euro per chi nascerà nel 2025 e nel 2026 al tetto degli stipendi per i manager pubblici fissato a 160 mila euro. E poi il doppio limite per gli oneri detraibili e, ancora, i soli tre euro in più per le pensioni minime.

alle pagine 8 e 9

TORINO, LA MADRE E LA DROGA

«Ho denunciato un figlio Non ci dormo, ma lo rifarei»

di Massimo Massenzio

Ha fatto arrestare il figlio tossicodipendente che ha compiuto una rapina. «L'ho denunciato e lo rifarei, ma sono pur sempre sua madre e il dolore mi leva il sonno. Ho sopportato il male fatto a me, non voglio ne faccia agli altri».

a pagina 23

GLI ALLARMI SULLA SICUREZZA



Bologna, scoppio nel capannone: due operai morti

di Marco Madonia

Esplorazione nel capannone della Toyota Handling di Bologna, due morti e 11 feriti. Era previsto uno sciopero sulla sicurezza.

a pagina 23

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Ma si può diffamare un paese intero? Il tribunale di Taranto ha sospeso la messa in onda della fiction sull'omicidio di Sarah Scazzi perché la comunità di Avetrana, per bocca del sindaco, si è sentita rappresentata come «ignorante, retrograda e omertosa», mentre vorrebbe essere ricordata «per i suoi tesori artistici e storici». In attesa che Alberto Angela colmi la lacuna con uno speciale in prima serata, prendiamo atto che non si può più dire niente nemmeno sui luoghi. Degli esseri umani era già sconsigliato parlare da tempo: se scrivi che un difensore fallito è un macellaio, si offendono i macellai, e se dici che quel calendario di nudi è da camionisti, insorge il sindacato di categoria. Tutti vorremmo essere ricordati solo per i nostri tesori artistici e storici.

Hollywood Avetrana

ci. Eppure, Parigi non esce benissimo dai romanzi del suo cantore Victor Hugo (e se parlar male di un luogo fosse anche un modo per eternarlo?). Poi ci sarebbero la Roma di «Romanzo Criminale», la Napoli di «Gomorra» e la New York del film di Scorsese: per il tribunale, forse, avrebbe fatto meglio a chiamarla Gotham City. Oggi si manderebbero al macero «i promessi sposi» per aver descritto i milanesi come creduloni isterici: «Dagli all'untore!». E che nessuno diffonda i testi di quel rapper insolente («Ah! servi Italia, di dolore ostello — nave senza nocchiere in gran tempesta — non donna di province ma bordello»). Uno così, che manca di rispetto a un'intera nazione, meriterebbe di finire all'Inferno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Santoni avvia Easy, nuovo ambizioso progetto che riunisce eleganza, funzionalità e leggerezza in uno stile classico e sofisticato.

classic has never been so light.

Santoni

EASY.

SCOPRI LA COLLEZIONE



Milano: per due torri da 17 e 24 piani il Comune ha chiesto troppo poco per gli oneri di urbanizzazione. Per la Corte dei Conti mancano 321 mila €. E gli altri grattacieli?



Giovedì 24 ottobre 2024 - Anno 16 - n° 294
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO



€ 2,00 - Arretrati: € 3,00
Spedizione ab. postale DL 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

"NEMICI DEL PAESE" Pure Meloni li attacca

B. di padre in figlia: Marina anti-giudici

■ Assieme a Dell'Utri, Confalonieri e Letta sr., la presidente di Mondadori difende il governo e se la prende con la magistratura. La premier, alla festa del "Tempo", rincara: "C'è menefreghismo per la volontà popolare"

○ SALVINI E GIARELLI A PAG. 4-5



CULTURA SENZA PACE

Spano se ne va: Giulio assediato, lite con "Fazzo"



○ BISON E MACKINSON A PAG. 6

DENUNCIA IN PROCURA

Condotte, Urso: "Registrazione illegale al Mimit"



○ A PAG. 12

Scappati di casa

» Marco Travaglio

C'erano una volta gli "scappati di casa": i famigerati "grillini" che, siccome nessuno aveva il loro numero di telefono per raccomandarsi né riusciva a ricattarli perché non rubavano, furono classificati in blocco come dilettanti allo sbaraglio, incapaci di intendere e volere, forieri di disastri che avrebbero rovinato l'Italia. Appena arrivati, scontavano anche loro una buona dose di dilettantismo, improvvisazione, inclinazione alla gaffe. Ma all'appuntamento col governo si rivelarono l'opposto di com'erano dipinti. Merito di Luigi Di Maio, che ora s'è perso nel Golfo (Persico, non di Napoli), ma nel 2018 reclutò un gruppo di esperti da università, centri di ricerca, istituzioni e professioni, disponibili ad assumere ruoli di governo. Li presentò in una convention a Roma una settimana prima delle elezioni. C'era Conte che poi, per gli equilibri M5S-Lega, diventò premier al posto suo. C'erano il generale Costa, i professori Tridico, Fioramonti, Coltorti, Bonisoli, Trenta, Del Re. Alcuni ministri e sottosegretari vennero da lì, altri dal Movimento. "È finita l'era del vaffa", annunciò Grillo. E quella kermesse mostrò agli italiani che gli "scappati di casa" erano pronti a governare. Lo fecero, chi bene e chi così così, ma nessuno combinò i disastri dei famosi "professionisti della politica" berlusconiani, renziani, salviniani e ora meloniani fra un Lollo, un Nordio, un Genny e un Giulio. Nemmeno il "bibbiaro" Di Maio, che mai aveva venduto bibbite e si rivelò un ottimo ministro del Lavoro e dello Sviluppo (degli Esteri molto meno, ma non per incompetenza: per turbo-atlantismo acritico). Nemmeno il vituperato Toninelli che - a gaffe a parte - ai Trasporti salvò il Partito Unico del Cemento e sottopose ad analisi costi-benefici le grandi opere, per finire quelle utili e dannose, dal Tav Torino-Lione al Ponte sullo Stretto. Nemmeno la lapidaria Raggi che oggi, visti i risultati di quelli "bravi" tornati in Campidoglio, è sempre più rimpianta.

Ieri Renzi ha twittato: "La classe dirigente di Giorgia Meloni è tecnicamente imprevedibile". Difficile dargli torto, ma è il pulpito che fa ridere. Giusto dieci anni fa il Rignanese irrompeva a Palazzo Chigi portandosi dietro una corte di miracoli e dei miracolati in cui sveltava la vigilezza Antonella Manzone, già capo dei vigili a Pietrasanta e poi a Firenze, promossa nientemeno che a capo dell'Ufficio legislativo, mentre il fratello Domenico faceva il sottosegretario. E poi sistemata nel 2016 al Consiglio di Stato, anche se non aveva l'età prevista dalla legge. Nel 2019 le due ministre renziane Bellanova e Bonetti la arruolarono l'una come consulente e l'altra come consigliere giuridico. Chi è senza imprevedibili scagli la prima pietra.

MANOVRA POCHI SOLDI ALLA SALUTE, MEDICI IN SCIOPERO. E 5.600 DOCENTI IN MENO

È arrivata la Stangata: sanità e scuola in rivolta



TAGLI AGLI ENTI LOCALI
PER LE REGIONI E I COMUNI
-4,5 MILIARDI IN 4 ANNI. PER I MINISTRI -7,7 MLD IN 3 ANNI

○ DE RUBERTIS, PALOMBI E ROTUNDO A PAG. 2-3

IL VICEMINISTRO LEO TOMEI I COMMERCIALISTI
Il concordato fiscale è un gigantesco flop: aderisce solo il 10% del previsto

○ BRUSINI A PAG. 3

NEXTALIA E DIGITAL VALUE, POI GLI ARRESTI
Miracolo Italtel: comprata per 70 milioni e rivenduta a 120 dopo appena 41 giorni

○ BORZI E DI FOGGIA A PAG. 15

» INTERVISTA A RICOLFI

"Il follemente corretto manda giù le sinistre"

» Tommaso Rodano

Luca Ricolfi, ha messo a punto un termine: "follemente corretto". Cosa intende? Il follemente corretto è la "malattia senile" del politicamente corretto.

A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Di Cesare Meloni è techno-familismo a pag. 11
- Pontani Germania povera e armata a pag. 17
- Caizzi Fitto e l'"interesse nazionale" a pag. 11
- Truzzi I nuovi reati e i nostri bisogni a pag. 11
- Ranieri Ritorna il Cinegiornale Luce a pag. 3
- Luttazzi Tappi per orecchi e corni a pag. 10

IL SONDAGGISTA SILVER

Trump, i 24 motivi per cui può vincere

○ CANNAVOÈ FESTA A PAG. 8-9

TURCHIA, INDONESIA & C.

I Brics s'allargano: 15 Paesi in attesa Guterres da Putin

○ A PAG. 14



La cattiveria

Covid 2024, scoperta una nuova variante resistente alle cazzate di Matteo Salvini

LA PALESTRA
FEDERICO SIMONCINI

LE LETTERE AI COLLEGHI

Joyce: "Con i libri vendo sette copie, ora quanti diritti?"

○ JAMES JOYCE A PAG. 18



**DUBBI SULLA PROCURA DI MILANO
IL CASO VISIBILIA VA IN CASSAZIONE**

Fazzo a pagina 12

**PAURA AD ANKARA:
TERRORISTI IN AZIONE
AL CENTRO AEROSPAZIALE
8 MORTI, ITALIANI SALVI**

De Palo e Guelpa a pagina 14



**LA DEBOLEZZA DELL'OCCIDENTE
SMASCHERATA DALLE PRIMAVERE ARABE**

Solinas a pagina 26



la stanza di
Vittorio Feltri
alle pagine 24-25
**Difendiamo
chi ci difende**



il Giornale



GIOVEDÌ 24 OTTOBRE 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 253 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
02 77124 1111 - 02 77124 1112

Editoriale

LA TRAGICOMMEDIA DEI DUE MONDI

di Alessandro Sallusti

È difficile rimanere seri, ma ci proviamo per rispetto ai drammi personali che si stanno consumando senza tregua tra le mura del ministero della Cultura. «Cultura e spettacolo», era la sua originale definizione, che oggi torna più che mai attuale. Spettacolo genere tragicommedia, cioè messa in scena di spunti e procedimenti tipici della commedia innestati su un tessuto di vicende gravi e dolorose, caratteristiche della tragedia. Breve riassunto: il ministro Sanguiliano si dimette dopo che gli è sfuggita di mano una vicenda sentimentale con una aspirante collaboratrice; il suo successore, Alessandro Giuli, per prima cosa licenzia il potente capo di gabinetto, Francesco Giglioli sospettato di aver tramato contro Sanguiliano e di essere pronto a fare il bis contro di lui; al suo posto chiama un caro amico, già suo stretto collaboratore nel precedente incarico al museo Maxxi, Francesco Spano, omosessuale dichiarato già al centro di polemiche per dei finanziamenti a circoli frequentati, probabilmente a pagamento, anche da trans. Passano dieci giorni e ieri Spano, dopo essersi preso del «pederasta» da esponenti di Fratelli d'Italia, si dimette perché *Report*, la trasmissione Rai di Sigfrido Ranucci, sta per raccontare la storia dei contratti di consulenza che suo marito ha avuto proprio dal Maxxi. Penso che neppure uno sceneggiatore con fervida fantasia sarebbe riuscito a inventarsi una trama del genere. Difficile districarsi tra veleni e vendette, difficile stabilire quanto l'intrigo sia maturato prima e alimentato poi all'interno del mondo culturale della destra e quanto invece costruito a tavolino da quello della sinistra. Propendo per una via di mezzo: il primo mondo - la destra - è caduto mani e piedi in un trappolone ben organizzato dal secondo - la sinistra -, che di mollare il suo regno e rinunciare alla presunta egemonia culturale, e soprattutto economica, proprio non ne vuole sapere. Se non altro gli italiani hanno preso coscienza che esiste un ministero della Cultura, popolato non da grigi burocrati e anziani professoroni ma da giovanotti vitali e molto effervescenti. C'è da preoccuparsi? Non credo, perché come noto la caratteristica principale delle tragicommedie è avere sempre un lieto fine.

La primogenita di Berlusconi

**E Marina promuove il governo:
«Responsabile sui conti pubblici»**

Gian Maria De Francesco a pagina 4



IMPEGNO Marina Berlusconi, presidente di Fininvest e Mondadori

LEGGE DI BILANCIO E DI PAESI SICURI

Manovra e migranti, due sì di Mattarella

Meloni: «Dai giudici nessun complotto
ma menefreghismo della volontà popolare»

■ Per Sergio Mattarella è il giorno della doppia firma. Autorizza la manovra economica depositata alla Camera, che contiene le misure fiscali, le norme sulle pensioni e quelle sulla revisione della spesa. Il presidente firma anche il decreto «Paesi sicuri» sui clandestini trasferiti nei centri di rimpatrio in Albania. Risposta la possibilità di inserire il ricorso in Corte d'Appello contro le ordinanze del Tribunale.

servizi alle pagine 2, 5 e 8

L'ANALISI

Tagliati i finanziamenti per le mance elettorali

servizi alle pagine 2-3

IL COMPAGNO CONSULENTE AL MAXXI

Caos Cultura: lascia il capo di gabinetto

Spano si dimette dal ministero. Tensione fra Giuli e Fdi, l'ira della premier

IL COMMENTO

Vietato toccare i feudi della sinistra

di Francesco M. Del Vigo

Al netto dei pasticci, delle questioni di opportunità, delle Bocca e degli Spano, c'è qualcosa che non (...) segue a pagina 7

Adalberto Signore

■ Non c'è pace al Ministero della Cultura, il capo di gabinetto Francesco Spano si dimette. Alessandro Giuli: «Mostrificazione». Il contesto - si legge nella lettera di dimissioni - non privo di sgradevoli attacchi personali, non mi consente più di mantenere la serenità di pensiero necessaria».

con Braccalini e Cesaretti alle pagine 6-7

GIÙ LA MASCHERA

SALA, SALOTTI E SOFÀ

di Luigi Mascheroni

Ormai non c'è più una sinistra, ma tante. Una sinistra sempre più civile e sempre meno sociale. Una sinistra-sinistra per attaccare meglio la destra-destra. Una sinistra sempre meno di sinistra e sempre più anti-destra. Una sinistra cattolica sempre più di sinistra e sempre meno cattolica... Ma c'è una cosa che dà identità a tutte le sinistre. Qualcosa che è essa stessa di sinistra. Un'istanza gramscianamente ed ergonomicamente di sinistra. Insomma: la cosa su cui la sinistra si poggia. Ed è la poltrona. L'ultimo scontro per una poltrona è quello fra Beppe Sala - sindaco di Mila-



no, dove il potere si chiama *cadrega* - e Goffredo Bettini - dominus della sinistra romana, dove il potere si chiama Pd - per decidere il nuovo presidente dell'associazione dei Comuni italiani. E il motivo della zuffa non sono neppure i candidati (uno appoggia il sindaco di Torino, l'altro quello di Napoli, e chisseneffrega), ma come si sta arrivando alla scelta. Sala si è indispettito perché i leader delle sinistre si sono trovati a casa del suo avversario: «Non si può decidere il presidente nel salotto di Bettini». E Bettini si è offeso perché gli hanno rinfacciato di tramare all'ombra di Sala: «Era solo la festa del mio compleanno». Che però è il 5 novembre. Poltrone e babà. Milani&Divani. Divani romani. Sala e salotti. C'è chi sale e c'è chi Sala. La Sala dei bottoni. Bottoni e Bettini. Bettini e bottoni. Bottoni e divani. Forse è vero che per una poltrona non si cambia partito. Ma di fronte a certe cose può capitare di scambiare un partito per una grande poltrona.

all'interno

SINDACALISTA IN TOGA

Santalucia contro se stesso (e la logica)

di Filippo Facci

La prima contraddizione è in questo stesso commento, che appunto si avvilisce nel commentare le burocratiche ovvietà del presidente di un singolarissimo sindacato (...)

segue a pagina 8

ONG E «GAY.IT»

I suggeritori del dossier anti polizia

Francesco Giubilei

■ Quali le fonti del rapporto sull'Italia realizzato dall'Ecri? del Consiglio d'Europa? Si va dall'Arcigay all'associazione internazionale lesbiche, gay, bisessuali e trans (Ilga).

a pagina 13



*IN ITALIA, FAITE SAUVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONALE) - IN TUTTI GLI ALTRI CASI, IL PREZZO DI VENDITA È DI 1,50 EURO

IL GIORNO

Giovani

QV Nuove Generazioni

GIOVEDÌ 24 ottobre 2024
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Omicidio in Brianza, la 63enne ha difeso la figlia

Giovanna, accoltellata per un parcheggio Arrestato il cognato

Crippa e Ronconi a pagina 16



Como, le prove contro il 17enne

Delitto Montini I video dell'auto smontano l'alibi

Pioppi a pagina 17



Cultura, lascia il braccio destro di Giuli

Dopo il caso Sangiuliano si dimette anche Spano, criticato per il ruolo del marito al Maxxi. Il ministro: «Clima di mostrificazione»
Scontro toghe-governo, Meloni: «Sui migranti vado avanti». E Marina Berlusconi attacca: «Certi giudici sono nemici del Paese» da p. 4 a p. 5

Manovra, cambiano i bonus casa

Salta il piano assunzioni nella Sanità



Cantiere manovra, è scontro su pensioni e sanità. Le assunzioni sono annunciate per il 2026, medici e infermieri sciopereranno il 20 novembre. Meloni difende la legge di bilancio che «non aumenta le tasse» e tiene «i conti in ordine». Schlein: «Una batosta».

Marin a pagina 2

Il documento diventa digitale

Favorisca la patente? Sul telefonino

Lommi a pagina 13

BOLOGNA: CROLLA UNA PARTE DI CAPANNONE, UNDICI I FERITI GLI OPERAI OGGI AVREBBERO SCIOPERATO DUE ORE PER LA SICUREZZA



I vigili del fuoco sul luogo dell'esplosione a Borgo Panigale, Bologna

Esplosione in fabbrica, due morti

Un boato improvviso. E in uno dei capannoni dello stabilimento di Toyota Material Handling, multinazionale che si occupa di movimento merci e produzione

di carrelli elevatori, a Bologna, una porzione interna è crollata. Lo scoppio sarebbe partito da una cisterna di aria compressa. Erano le 17.20 di ieri e al lavoro,

in quell'area, c'era una decina di operai. Due i morti, undici i feriti. Per oggi era stato indetto uno sciopero per la sicurezza.

Caravelli, Orlandi e Trombetta alle p. 10 e 11

DALLE CTTÀ

Champions League



Inter-Young Boys decide Thuram E il Celtic frena l'Atalanta

Carcano e Todisco nel Qs

Milano, musica e brand in Fiera

La Fashion Week come il Salone «Show per tutti»

Muller Castagliuolo a pagina 25

Un commando di tre persone
Al sicuro tecnici italiani

Turchia, attacco al centro aerospaziale: cinque vittime «Terrorismo curdo»

Ottaviani e G. Rossi alle p. 8 e 9



Veronesi e il film sul campione

«Volevo essere Gustav Thoeni»

Bogani a pagina 15



SPADA
spadaroma.com



Oggi l'ExtraTerrestre

CLIMA Le fonti rinnovabili corrono ma i fossili imperversano. Scenario da incubo e un appello alla Cop29 dall'Agenzia Internazionale Energia



Culture

TEMPI PRESENTI La lunga complicità delle università israeliane per Maya Wind in «Torri d'avorio e d'acciaio»

Paola Rivetti pagina 13



Visioni

AL CINEMA «Parthenope»: Sorrentino e l'ossessione della bellezza, Napoli tra incantamento e tragedia

Cristina Piccolo pagina 14

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

GIOVEDÌ 24 OTTOBRE 2024 - ANNO LIV - N° 254

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Giancarlo Giorgetti foto di Roberto Monaldo/LaPresse



I tagli agli italiani

Ecco la legge di bilancio, torna l'austerità. Oltre ai ministeri colpite regioni e comuni: in totale 5 miliardi in meno nei prossimi anni. Briciole alla Sanità. Sciopero a novembre **pagine 2,3**

«Paese sicuro»
Una invenzione per attaccare il diritto d'asilo

MARCO BASCETTA

Le politiche migratorie, o più propriamente le politiche di difesa dall'immigrazione, applicate con maggiore o minore durezza da tutti i paesi europei non sono che una crudele messa in scena. Crudele perché provocano innumerevoli morti e sofferenze, messa in scena perché impraticabili, inadeguate, economicamente insostenibili, o del tutto inefficaci.

— segue a pagina 11 —

all'interno

Decreto Albania
Il Colle firma, Meloni e Nordio contro i giudici

Allarme nelle Corti d'appello per le modifiche introdotte con il decreto che rischiano di moltiplicare il lavoro. Altolà al governo anche dalle toghe di destra.

COLOMBO, MERLI
PAGINE 3,4

Fortezza Europa
Muri e rimpatri, il Ppe vota ancora con l'ultradestra

Il sì a due emendamenti di AfD su delocalizzazione delle politiche migratorie e barriere fisiche. Von der Leyen: «Tra Italia e Albania un accordo bilaterale, no comment».

ANDREA VALDAMBRINI
A PAGINA 4

DECINE DI MIGLIAIA DI PALESTINESI CACCIATI DALLE TRUPPE ISRAELIANE

Iniziata l'espulsione dal nord di Gaza

■ Dopo tre settimane di durissimo assedio israeliano, di raid aerei e colpi di artiglieria, di blocco degli aiuti è iniziata di fatto l'espulsione della popolazione palestinese dal nord di Gaza. L'esercito distrugge i rifugi, divide donne e uomini (a centinaia caricati sulle jeep, bendati e portati via, come mostra la stessa tv israeliana) e

spinge verso sud decine di migliaia di persone. Le immagini raccontano di masse di palestinesi in fuga, che non sanno se e quando torneranno. Il premier Netanyahu, dopotutto, nonostante la domanda più volte posta dal segretario di stato Usa Blinken, non ha negato che sia in corso il cosiddetto Piano dei Generali, ovvero lo

svuotamento e la pulizia etnica del nord della Striscia. L'Onu denuncia la sospensione della campagna vaccinale anti-polio nelle comunità settentrionali e i mancati permessi a raggiungere gli ospedali. E Blinken, lasciata Tel Aviv, aspetta di arrivare in Arabia Saudita per parlare di soluzione politica. **CRUCIATI A PAGINA 8**

Proposte di «tregua»
La pax americana: Libano senza sovranità

MARINA CALCULI

Nel 2002, il presidente francese Chirac invitò Hassan Nasrallah, il leader di Hezbollah assassinato da Israele il 26 settembre, al

Summit della Francofonia a Beirut. Nasrallah partecipò in prima fila accanto alle più alte cariche spirituali del paese.

— segue a pagina 9 —

MAYSOON MAJIDI
«Libera, ma ho pagato un prezzo altissimo»



■ «Ho vissuto giornate tremende. Non sono venuta qui solo per trovare una vita migliore, prima di tutto volevo e voglio sicurezza, perché sono fuggita dalle persecuzioni». Intervista all'attivista curda appena uscita dal carcere di Crotone, ma in attesa dell'assoluzione. **DIONESALVI, MESSINETTI A PAGINA 5**

Italia oggi
Polizia razzista, sbalordimenti e democrazia

VINCENZO SCALIA

Il risentimento dell'esecutivo rispetto al rapporto del Consiglio d'Europa, che definisce razzista la polizia italiana, non sorprende. È stata la premier Meloni, qualche mese fa, ad affermare che criticare la polizia è sbagliato.

— segue a pagina 11 —

INTERVISTA
Bettini: «Pd-M5S, indietro non si torna»



■ Goffredo Bettini, dirigente Pd, spiega al manifesto che «la scelta progressista di Conte è irreversibile, basta con le diffidenze». «Quello in campo in Liguria, da Avs a Calenda, è il nucleo della coalizione che sfiderà Meloni. Nel voto su von der Leyen i socialisti facciano pesare la sua svolta a destra». **CARUGATI A PAGINA 7**

TURCHIA
Attentato a Ankara, sotto accusa il Pkk



■ Tre uomini armati sono entrati ieri nell'azienda aerospaziale Tusas, durante il cambio turno, e hanno aperto il fuoco. Almeno 4 le vittime e 14 i feriti, tre gravi. Nessuna rivendicazione, ma il ministro della Difesa turco accusa dell'attacco i militanti del Partito dei Lavoratori del Kurdistan. **CINAR A PAGINA 10**



11024
 Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dda/CFRM/23/21/03
 e 97/0023-215000



€ 1,20 ANNO CIOCHI - N° 203

ITALIA

SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01/01 - 02/20/01

Fondato nel 1892



Giovedì 24 Ottobre 2024 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ROMA E PRODA "IL MATTINO" - "IL BOPI" - ELBO LIO

Tre gare in 8 giorni, è turnover
Chance per Simeone
il Napoli vuole i suoi gol
già contro il Lecce
 A pag. 17



di Pino Taormina

Quale è il reparto che più preoccupa Conte per il precario stato di forma di alcuni giocatori? Risposta semplice, è l'attacco: per un motivo o per l'altro nessuna delle punte è al 100% e alcuni a Empoli sono sembrati persino in condizioni insufficienti. Ecco perché scocca l'ora per il Choltio Simeone.

Da Ponticelli
L'uomo dei muscoli
del grande Pogacar
«Lui è un fenomeno
anema e core»
 Gian Paolo Porreca a pag. 19



Il ruolo
dell'Occidente
I SOLDI
PIÙ POTENTI
DELLE ARMI
PER L'UCRAINA

di Fabrizio Galimberti

Il "Piano per la vittoria" del presidente ucraino Zelensky e le preoccupanti notizie - per ora non confermate - dell'arrivo di migliaia di soldati nord-coreani che andranno a combattere in Ucraina, stanno riportando quel sanguinoso conflitto (oscuro negli ultimi tempi dagli altrettanto sanguinosi scontri in Libano e Gaza) agli onori (si fa per dire) della cronaca. «La battaglia di Waterloo è stata vinta sui campi di Eton», la frase, attribuita (ma probabilmente apocritica) al duca di Wellington, voleva dire che per vincere una battaglia ci vuole uno spirito guerriero che si forma nelle competizioni sportive del periodo scolastico (il collegio di Eton, dove Wellington studiò, è a circa 40 chilometri a ovest di Londra). Oggi, quando la guerra è molto più tecnologica rispetto ai tempi di Waterloo, quella frase sarebbe meno pregnante. E non solo per la tecnologia. Una guerra è costosa e, per decidere chi vince e chi perde, bisogna guardare anche all'impatto sui conti e sull'economia.

Il 21 agosto, su queste colonne, abbiamo analizzato la guerra in Ucraina, sia per quanto riguarda l'economia del Paese invaso, sia per quanto riguarda il finanziamento delle spese belliche. Le recentissime analisi del Fondo monetario gettano nuove luci (e ombre) su questi cruciali aspetti, che decideranno - assieme allo "spirito guerriero" e al materiale bellico - dell'esito di questo terribile conflitto. Per quanto riguarda il materiale bellico, degne di nota sono le prodezze ucraine per quel che riguarda l'industria dei droni. Questi sono ormai un comparto recente ed efficiente dell'industria bellica, tanto che l'Ucraina ne ha fatto un Dipartimento separato nell'organigramma della difesa (così come gli Usa hanno aggiunto al comparto navale, terrestre e aereo anche quello "spaziale").

Continua a pag. 39

Il capo di gabinetto Spano lascia per il contratto al marito. Ministro sotto tutela: ma così me ne vado
BUFERA AL MIC, VIA IL BRACCIO DESTRO DI GIULI

Bulleri, Bechis e Malfetano alle pagg. 8 e 9

Il ministero trappola
anche per Ale "il dandy"

di Mario Ajello

L'egemonia culturale da rivoluzione a farsa. E ieri, alla festa meloniana nella Galleria nazionale d'arte moderna, disillusione, musi lunghi e sconcerto tra fratelli e sorelle d'Italia: «Ma proprio un dandy ci doveva capitare?». (...) A pag. 8



Il ministro Alessandro Giuli a piazza Montecitorio

«Io in politica? Faccio l'imprenditrice»
Marina Berlusconi elogia il governo
«Certi giudici sono nemici del Paese»
 Francesco Bechis a pag. 11

Mattarella firma il decreto Albania
Meloni: migranti, nessun complotto
ma menefreghismo del voto popolare
 Francesco Malfetano a pag. 10

IL CAMBIO DI PARADIGMA / I progetti innovativi dei sette atenei su salute e cultura

Campania, primato delle start up

Tornano i capolavori, la sfida per attrarre più visitatori



Caravaggio-Warhol, Capodimonte pop

di Riccardo Lattuada

In un tempo senza memoria, in cui tutto va ripetuto ogni volta che serve, non c'è scampo neanche per la comunicazione di quanto si fa in un Museo importante come

Capodimonte. Lavori da tempo urgenti, necessari a una vita più sana di opere e pubblico, hanno generato la necessità di svuotare molte sale, facendo affrontare a varie opere un tour all'estero.

Continua a pag. 38

Mariagiorgina Capone alle pagg. 2 e 3

L'epidemiologo Saverio Stranges
«Rientrato a Napoli dopo States e Africa
qui voglio aiutare i giovani ricercatori»

Dopo un'esperienza in tre continenti, l'epidemiologo partenopeo Saverio Stranges fa il pendolare tra Canada e Italia: «Studio la prevenzione e l'impatto dei fattori sociali sulla salute. Non ho mai reciso il rapporto con la Federico II».

Capone a pag. 3



Napoli, Salerno e Castellammare
Container e passeggeri
balzo in avanti dei porti

Traffici e investimenti, sono positivi i dati del primo semestre del 2024 relativi ai porti campani di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. E intanto vanno avanti gli interventi finanziati dal Pnrr.

Pane a pag. 5

Raid in un'industria aerospaziale: 5 morti
Ankara, terroristi in azione
gli italiani al sicuro nei rifugi

Mauro Evangelisti

Sono quattro dipendenti delle Turkish Aerospace Industries e un tassista le vittime dell'attacco alla sede della Tassas alla periferia di Ankara: 22 i feriti. Secondo i media turchi, gli aggressori sono arrivati sul luogo dell'attacco in taxi. Undici tecnici italiani che si trovavano nell'area - per la maggior parte dipendenti di Leonardo e impegnati in attività di collaborazione industriale. Il ministro Tajani: «Sono al sicuro».

A pag. 13

I Ris a Castellabate
Tedesca uccisa
le ultime tracce
nella pineta



Antonio Vuolo a pag. 14

etesupermercati.it

dal 29 ottobre al 7 novembre 2024

ete

Conviene ete

QUALITÀ A PREZZO BLOCCATO

AD OGNI COSTO!

General 5in1 € 8,99

ACTIVA € 2,99

il mondo ete noi insieme a te

Scansiona il QR code e guarda gli spot

IL MATTINO - NAZIONALE - 1 - 24/10/24 - Time: 24/10/24 00:01

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Guasco 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 Tottomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. **Carlo Mazzone, l'allenatore condottiero**» - € 8,90 (solo Roma)

il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 24 ottobre 2024
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Alluvione, la premier chiama il sindaco che manda gli autospurghi gratis per pulire le case

Meloni telefona a Lepore: «Stop polemiche, collaboriamo»

Servizi a pagina 12 e in Cronaca



Cultura, lascia il braccio destro di Giuli

Dopo il caso Sangiuliano si dimette anche Spano, criticato per il ruolo del marito al Maxxi. Il ministro: «Clima di mostrificazione»
Scontro toghe-governo, Meloni: «Sui migranti vado avanti». E Marina Berlusconi attacca: «Certi giudici sono nemici del Paese» da p. 4 a p. 5

Manovra, cambiano i bonus casa

Salta il piano assunzioni nella Sanità



Cantiere manovra, è scontro su pensioni e sanità. Le assunzioni sono annunciate per il 2026, medici e infermieri sciopereranno il 20 novembre. Meloni difende la legge di bilancio che «non aumenta le tasse» e tiene «i conti in ordine». Schlein: «Una batosta».

Marin a pagina 2

Il documento diventa digitale

Favorisca la patente? Sul telefonino

Lommi a pagina 15

BOLOGNA: CROLLA UNA PARTE DI CAPANNONE, UNDICI I FERITI GLI OPERAI OGGI AVREBBERO SCIOPERATO DUE ORE PER LA SICUREZZA



I vigili del fuoco sul luogo dell'esplosione a Borgo Panigale, Bologna

Esplosione in fabbrica, due morti

Un boato improvviso. E in uno dei capannoni dello stabilimento di Toyota Material Handling, multinazionale che si occupa di movimento merci e produzione

di carrelli elevatori, a Bologna, una porzione interna è crollata. Lo scoppio sarebbe partito da una cisterna di aria compressa. Erano le 17.20 di ieri e al lavoro,

in quell'area, c'era una decina di operai. Due i morti, undici i feriti. Per oggi era stato indetto uno sciopero per la sicurezza.

Caravelli, Orlandi e Trombetta p. 10 e 11

DALLE CITTÀ

Bologna, dopo la Champions

Allarme bomba, tifosi bloccati all'aeroporto di Birmingham

Moroni in Cronaca

Zola Predosa, blitz in A14

Quindici chili di cocaina in auto Arrestato un 27enne

Caravelli in Cronaca

Imola, il nodo infrastrutture

Nuovo duello sul raddoppio della ferrovia

Agnessi in Cronaca

Un commando di tre persone
Al sicuro tecnici italiani

Turchia, attacco al centro aerospaziale: cinque vittime «Terrorismo curdo»

Ottaviani e G. Rossi alle p. 8 e 9



Veronesi e il film sul campione

«Volevo essere Gustav Thoeni»

Bogani a pagina 21





IL SECOLO XIX

GIOVEDÌ 24 OTTOBRE 2024



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20 € abbonamento obbligatorio con mensile SALUTE - Anno CXXXVIII - NUMERO 252, COMMA 20/B, SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

ITALIANI BRAVA GENTE

MICHELE BRAMBILLA

MA CHI SI OCCUPA DEI MIGRANTI DOPO LO SBARCO?

Ci si ferma sempre all'approdo. I migranti devono sbarcare in Albania, anzi in Italia, e poi però se sbarcano in Italia come facciamo a mandarli in Germania. Anche ai confini di terra, come Ventimiglia, ce li si litiga: mandiamoli là, poi i francesi ce li rispediscono di qua.

Ma dopo? Dopo che sono sbarcati, dopo che sono arrivati da qua o là, che si fa di loro? I migranti vengono parcheggiati da qualche parte, in qualche centro di accoglienza che a volte ha la provvisoria di un lustrino; quelli a cui va bene, e bene è un modo di dire, finiscono per un po' in quegli alberghi ormai vuoti di ex località turistiche termali. A far cosa?

A non far niente. I problemi, per loro e anche per noi che ci lamentiamo «perché non possiamo accogliere tutti», cominciano in quel momento, quando la procedura di sbarco finisce e inizia la condanna all'ozio. È da quel momento che i migranti vengono abbandonati a loro stessi. Nessuno si preoccupa di conoscere la storia, i sogni e i desideri. Nessuno, insomma, li considera per quello che sono: esseri umani più sfortunati di noi che siamo nati qui. E comunque basterebbe dire: esseri umani.

Ora, fosse anche non per umanità, non per buon cuore, ma per nostro interesse, dovremmo capire quale danno facciamo (ripeto, anche all'Italia e a noi stessi) a tollerare simili parcheggi di donne e uomini. L'altro ieri Confindustria ha fatto sapere che per ovviare alla scarsità di manodopera i migranti che arrivano non bastano, ne servirebbero 120 mila in più all'anno.

E però per avere questa manodopera che manca bisognerebbe che chi arriva venisse preparato, che gli venisse insegnato l'italiano, che gli venisse insegnato un mestiere, che lo si aiutasse a mettersi in contatto con le aziende che hanno bisogno di loro. Bisognerebbe. Ma tutto questo è scaricato interamente sulle spalle dei volontari, come - ed è solo un esempio fra i tanti - i 170 insegnanti di lingua della Rete scuole migranti Genova. Lo Stato parcheggia, i politici litigano. E alla fine chi si dà veramente da fare sono le solite donne e i soliti uomini di buona volontà, cattolici e laici: quelli sì italiani brava gente.

TOYOTA MATERIAL HANDLING

Bologna, esplosione in fabbrica due operai morti e undici feriti

FILIPPO FIORINI / PAGINA 13



SOLIDARIETÀ, DISCO VERDE SOLO A FOOD FOR GAZA

Aiuti da Genova alla Palestina Music for peace resta a terra

LICIA CASALI / PAGINA 15



I SINDACATI DEI MEDICI E DEGLI INFERMIERI ANNUNCIANO LO SCIOPERO. TAJANI: POSSIBILI MIGLIORAMENTI

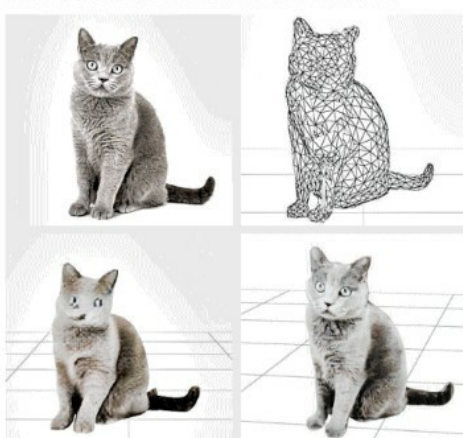
I beffati della manovra

Pensioni minime, solo 3 euro al mese in più. Sanità, niente fondi per assunzioni e liste di attesa

Dalle misure fiscali ai tagli ai ministeri: la manovra ammonta a 29,7 miliardi di euro. Tante le conferme, dalle tre aliquote per l'Irpef al taglio del cuneo contributivo, interventi che da valgono più di 17 miliardi e che dal 2025 diventano strutturali, al bonus per le lavoratrici. Tra le novità il riordino delle detrazioni.

BARONI, MONTICELLI E RUSSO / PAGINE 2-5

FA DISCUTERE IL SERVIZIO INVENTATO DA UNA STARTUP LIGURE



È morto il gatto, mi faccio l'avatar

Le fasi del disegno dell'avatar a partire dall'immagine reale SILVIA PEDEMONTE / PAGINA 17

ROLLI



LE DIMISSIONI DI SPANO

Olive e Riformato / PAGINA 11

Bufera sulla cultura FdI all'attacco di Giuli

IL CONFRONTO SUI PROGRAMMI TRA I CANDIDATI ALLA PRESIDENZA DELLA REGIONE LIGURIA

Bucci e Orlando divisi anche sul turismo Sfida a distanza tra Salvini e Fratoianni

IL BLITZ DEL CENTRODESTRA

Marco Menduni / PAGINA 7

Parco delle Cinque Terre Viviani sarà il presidente

Nel giorno in cui la Lonely Planet riconosce l'amore dei visitatori per Genova, i due candidati alla presidenza della Regione, Marco Bucci e Andrea Orlando, si dividono anche sulle future politiche per

il turismo in Liguria. E, in vista della chiusura della campagna elettorale, con tutti i big in campo, è sfida a distanza tra il leader della Lega Salvini e quello di Si Fratoianni. GLI ARTICOLI / PAGINE 6-9

IL MERCATO



Balotelli spinge: «Non vedo l'ora» Il Genoa ci pensa

Andrea Schiappapietra / PAGINE 42-43

Mario Balotelli spinge per avere un'altra chance in Serie A vestendo la maglia del Genoa: «Non vedo l'ora, ci penso io a risolvere i problemi». Il Grifone riflette: prenderà la decisione ufficiale tra oggi e domani. La porta è aperta ma restano i dubbi. L'ipotesi di una clausola di svincolo.

L'EXSAMPDORIANO

Sormani, 85 anni «Questo calcio sembra rugby»

Valerio Arrichiello / PAGINA 45

Lo chiamavano il Pelé bianco perché giocava nel Santos insieme al campione. Angelo Sormani, ex di Samp e Mantova, a 85 anni parla di ieri e di oggi.



BUONGIORNO

Una Commissione europea contro razzismo e intolleranza del Consiglio d'Europa: già dal nome sembra una cosa istituita apposta per stare sullo stomaco a un governo di destra italiano. Se poi la Commissione contro razzismo e intolleranza accusa la nostra politica e la nostra polizia di essere razziste e intolleranti, e di esserlo con rom e neri africani, beh allora sta sicuramente cercando rogne. E infatti la premier e mezzo governo hanno protestato con un'istintiva irruenza. Dopo di che, così, a naso, se toccasse a me trascorrere una notte in un commissariato, preferirei trascorrerla da nativo di Busto Arsizio piuttosto che da rom. E non perché mi sia fatto della polizia un giudizio particolarmente severo, ma perché i rom stanno sulle scatole o suscitano la diffidenza del 97 per cento degli italiani - poliziotti e no. Chiamarlo razzismo potrà disturbare l'amor proprio, e possiamo trovare un altro nome, ma la sostanza quella resta. E non è la solita spocchietta della sinistra radical chic, visto che il rappresentante italiano nella suddetta Commissione si chiama Alberto Gambino, è un giurista, professore universitario, presidente di Scienza&Vita, un cattolico, un conservatore. Uno non sempre condivisibile, ma sempre stimabile. Naturalmente al governo non ne avevano nessuna idea, loro sparano nel mucchio e come va, va. E del resto stiamo parlando di un governo in cui il vicepremier Matteo Salvini si è rivolto a quelli del Consiglio d'Europa per dargli che, se gli piacciono tanto rom e clandestini, se li possono prendere loro a Strasburgo. Tanto per fargli vedere che lui, razzista, neanche un po'.

Ma neanche un po'

MATTIA FELTRI





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Intervista/1
Brancaccio (Ance):
«Senza norma
sul caro materiali
costi su del 30%»



Flavia Landolfi
— a pag. 28
Presidente
Ance,
Federica
Brancaccio

Intervista/2
Biino (notai):
sull'anticiclaggio
resta il nodo
delle sanzioni

Maria Carla De Cesari
— a pag. 47



FTSE MIB 34697,23 -0,10% | SPREAD BUND 10Y 121,20 -2,10 | SOLE24ESG MORN. 1303,27 -0,42% | SOLE40 MORN. 1294,17 -0,11% | Indici & Numeri → p. 51 a 55

I MORTI IN LIBANO SALGONO A QUASI 2.600

Blinken: è ora di porre fine alla guerra a Gaza

Bombe israeliane su Tiro

— servizio a pagina 16



Coda per il pane. Assalto a una panetteria di Khan Younis, nel sud di Gaza

LA DENUNCIA DEL CHIRURGO
Msf: a Gaza Nord una catastrofe, non riusciamo a raggiungere i feriti in strada

— a pag. 16

IL REPORTAGE
Libano, la tragedia dei profughi tra tensioni confessionali e fuga dalle bombe

Roberto Bongiorno — a pag. 16

PANORAMA

TERRORISMO

Turchia, assalto al polo hi tech dell'aerospazio: cinque morti



Un commando di almeno due terroristi ha preso d'assalto ieri la sede della Turkish Aerospace Industries (Tai), i cui impianti sono poco fuori Ankara. Secondo il presidente Erdogan il bilancio dell'attacco è di cinque morti e 14 feriti. Il ministro italiano Tajani spiega che «nessun nostro tecnico è stato coinvolto nell'attacco». Si tratta di otto dipendenti della società Leonardo, che collabora con Tai. Secondo le forze speciali i due terroristi sono stati neutralizzati.

— a pagina 22

Legge di Bilancio



Ddl alla Camera con 144 articoli e solo 120 milioni per i correttivi parlamentari

Slitta al 2026 il piano assunzioni per i medici Scuola: 5.660 posti in meno

Con i suoi 144 articoli, muove misure per 28,5 miliardi destinati per oltre il 60% alla modifica strutturale degli aiuti ai redditi medio-bassi, il testo della Legge di Bilancio - dopo gli ultimi fastidiosi aggiustamenti - è arrivato ieri mattina alla Camera. L'attuale taglio al cuneo fiscale scompare per lasciare spazio a un meccanismo a tre fasce: resta invariato lo sgravio per i dipendenti con reddito fino a 35mila euro e si estende riducendosi progressivamente a 1,3 milioni di dipendenti con reddito fino a 40mila. Ritocco invisibile per le pensioni minime: 3,20 euro. Slitta al 2026, tra le proteste, il piano di assunzioni di medici e infermieri. Nella scuola cancellate le assunzioni previste dalla buona Scuola del 2015. Per la casa, addio al Superbonus e ridotti gli altri bonus. Salta il taglio di 20 euro del canone Rai.

— Servizi alle pagine 2-12

LA TERZA EDIZIONE DEL PREMIO "IMPRESA SOSTENIBILE"



In udienza. Una delegazione del Sole 24 Ore ieri è stata ricevuta in udienza dal Papa in piazza San Pietro, a Roma. Nella foto, l'amministratore delegato del Gruppo 24ORE, Mirja Carita d'Asero consegna a Papa Francesco un'edizione speciale del Premio "Sostenibilità inclusiva". Alle sue spalle: il direttore del Sole 24 Ore, Radiocor e Radio 24, Fabio Tamburini

Sviluppo sostenibile, motore di crescita per la competitività delle aziende

Raffaella Calandra, Celestina Dominelli, Carlo Marroni — alle pagine 18 e 19



MECALUX

SOLUZIONI AUTOMATICHE PER MAGAZZINI INTELLIGENTI
02 98836601
mecalux.it



IL PIANO DEL NUOVO AD
Benetton, perdite dimezzate con digitale e taglio dei costi

Marigia Mangano — a pag. 14

OGGI IN EDICOLA



Il documento Cnel. In allegato con il Sole 24 Ore la relazione 2024 del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro sui servizi pubblici

Nova 24

Le sfide del sapere
Università, didattica più personalizzata

Pierangelo Soldavini — a pag. 33

Lombardia

Domani distribuito nella regione

Sud

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

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Fino al 50% di sconto. Per info: ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600



TURCHIA SOTTO ATTACCO
Attentato ad Ankara
Cinque morti e 22 feriti

Musacchio a pagina 10



ACCOLTO IL RICORSO DEL COMUNE
La fiction su Avetrana
fermata dal Tribunale

Bruni a pagina 9



AL VIA L'ITER DELLA MANOVRA
Il testo arriva in Parlamento
Meno fisco e aiuti alle famiglie

Ventura a pagina 14

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

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

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

Sant'Antonio Maria Claret, vescovo

Giovedì 24 ottobre 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 294 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



La nostra storia nel segno della libertà

DI GIANNI LETTA

Il fondatore Renato Angiolillo è stato un visionario perché in questo foglio ha permesso di scrivere ai giornalisti, che subito dopo la seconda guerra mondiale, avevano perso la firma per presunte colpe mai accertate, colleghi che avevano provenienze diverse. La sua è stata un'opera di pacificazione nazionale. Come ho già ricordato una volta, nel 1954 - 70 anni fa! - partecipai al primo «decentramento» a fianco di Renato Angiolillo perché ero il più giovane dei corrispondenti di provincia. Un ragazzino non ancora veniente vicino al fondatore, voleva rappresentare il simbolo delle speranze di un giornale nuovo che sfidava quelli più antichi, via via riannessi alla pubblicazione dopo l'interruzione della guerra. Oggi che sono un veterano, forse il decano degli ex, mi unisco volentieri alla festa degli 80 anni di un giornale che ha vinto quella sfida e si è ormai affermato tra le grandi testate italiane. Lo faccio con lo stesso spirito di allora. Mi devo scusare con il Presidente Meloni per il ritardo, ma non potevo non essere nel palazzo in cui è stata inaugurata la nuova libreria Mondadori. Proprio in quello stesso palazzo in cui lei si è cimentata per la prima volta con l'esperienza di governo.

80° compleanno IL TEMPO

«Nessun complotto Solo menefreghismo verso gli italiani»

La premier interviene alla festa del nostro giornale: «Sentenza irragionevole»
«Il modello Albania? Funzionerà. Voglio essere messa in condizione di lavorare»

China e Romagnoli alle pagine 2 e 3

Il Tempo di Oshø

Nuovo terremoto al Mic
Lascia il capo gabinetto Spano

"L'infosfera era diventata troppo pesante"

Antonelli a pagina 8

MAIL ANTI MELONI DEL MAGISTRATO
Nordic: «Al vaglio invio di ispettori»
La stoccata di Marina Berlusconi
«Certi giudici nemici del Paese»
Cavallaro e Frasca a pagina 4

IL COMIZIO EUROPEO

Salis ora frigna
«Salvatemi da quel processo rischio 24 anni»

Campigli a pagina 7

VERSO L'ANNO SANTO

Il governo sul Giubileo stanza altri 88 milioni per gli eventi

Mariani a pagina 17

IL TURISMO DEL FUTURO

Arriva Julia guida virtuale che «apre» la Capitale ai visitatori

Simongini a pagina 23

ISTITUTO GULLACE INCENDIATO
Parla la preside Silvestri
«Il liceo è stato distrutto»

Conti a pagina 19

STASERA EUROPA LEAGUE

Roma in casa con la Dinamo Lazio in Olanda fa visita al Twente

Biafora, Cirulli, Pes e Rocca alle pagine 26 e 27

IL CONTE MAX

E la Francia rimase a (pro)secco

a pagina 13

DI BRUNO VILLOIS

Nuovo blocco economico accerchia l'Ue

a pagina 11

DI LUIGI TIVELLI

Virtù e vizi della fase istituzionale

a pagina 13

DI ALESSANDRO USAI

Conti in ordine e i Btp fanno festa

a pagina 13

DI ANGELA BARBIERI

Mattarella firma il decreto sui migranti

a pagina 6

Oroscopo

Le stelle di Branko

a pagina 13

FESTA DEL CINEMA DI ROMA

Elisabetta Sgarbi e il riscatto delle donne

Bianconi a pagina 24

&Paint Services srl

VERNICI E ATTREZZATURE PER CARROZZERIA - UTENSILERIA

Sede Legale e Operativa:
Via Thomas Alva Edison, 31a
00015 Monterotondo
Tel 06.88565851 - paintservices@cheapnet.it



I colossi del Web pronti a sviluppare piccoli e grandi reattori nucleari di nuova generazione
Giorgia Pacione Di Bello a pag. 9

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



LEGGI DI BILANCIO
Le pensioni d'oro (sopra i 3.100 euro), dopo anni di tagli, saranno rivalutate senza ribassi, al 75% del tasso di inflazione
Cirio a pag. 25

Stipendi pubblici in ostaggio

Bloccati i pagamenti di stipendi o pensioni ai dipendenti che hanno multe, cartelle o debiti nei confronti di una p.a., (comune o Agenzia delle entrate) oltre i 5 mila euro

I dipendenti pubblici che hanno multe, cartelle o debiti nei confronti di una p.a., che si tratti del comune o delle Entrate, di importo superiore a 5 mila euro, si vedranno bloccare il pagamento dello stipendio, della pensione e dell'indennità di licenziamento (se di importo superiore ai 2500 euro e nei limiti di pignorabilità), fino a quando non avranno saldato il debito. Così la legge di bilancio 2025 trasmessa ieri al Parlamento.

Bartelli a pag. 20



a pag. 23

COMPILI 50 ANNI
La ricetta del successo della serie tv tedesca Derrick
Giardina a pag. 10

Nei sondaggi Meloni oltre il 30%, la Lega recupera su FI, il Pd di Schlein fermo al 23%



I sondaggi politici presentati il 22 ottobre 2024 raccontano del partito di Meloni ancora al top sopra quota 30% di preferenze: Fdi apre la settimana con il 30,5% guadagnando ancora lo 0,5% rispetto agli ultimi sondaggi. Noto dell'8 ottobre scorso: dietro rimane fermo il Pd di Schlein al 23%, così come gli alleati principali nel campo largo progressista: in casa M5s ancora al 12% e con l'ennesima tappa della libe Conte-Grillo giunta nelle ultime ore. Al quarto posto la Lega di Salvini recupera di fatto i voti «persi» in questi giorni da FI: Tajani scende infatti dal 9,5% fino al 9% su scala nazionale, mentre il Carroccio risale i sondaggi politici nazionali con 78,5% (appunto, +0,5%).

Magnani a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

Si può chiamare arte il dito medio di Castellan esposto in piazza Affari a Milano, di fronte al palazzo della Borsa? Oppure il più recente Pulcinella fallito di Penco esposto in Piazza del Municipio a Napoli, costato la bellezza di 180 mila euro? L'arte non ha prezzo, si sa, ma qui, e in molti altri casi simili, sembra che l'arte abbia abdicato a favore del marketing, dove, infatti, la prima regola è: bene o male, l'importante è che se ne parli. E queste opere hanno evidentemente questo scopo: farsi notare, fare scalpore, fare discutere. E, naturalmente, fare pubblicità all'autore. Volgarità e dissacrazione sono diventati gli strumenti più efficaci per farsi notare in un mercato come quello dell'arte o della presunta arte. Ma cosa diventerebbero i centri storici delle nostre città se questo modus operandi si generalizzasse e le riempisse di "monumenti" inguardabili, che destano solo ribrezzo?



GENERAL FINANCE

Specialisti nel finanziamento su misura alle imprese
Da 40 anni al loro fianco per aiutarle a raggiungere ogni obiettivo e a superarlo!



FINANZA ALL'IMPRESA

FACTORING ALLE IMPRESE IN CRISI

FACTORING ALLE PMI

www.generalfinance.it

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Maggiori dettagli sulle condizioni contrattuali applicate nei fogli informativi disponibili su <https://www.generalfinance.it/trasparenza/>

LA NAZIONE

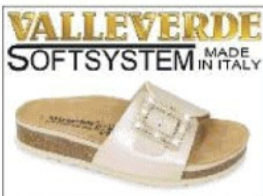
GIOVEDÌ 24 ottobre 2024
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

Giovani
QN Nuove Generazioni

Speciale
Salva casa

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



In piazza Vittorio Veneto 81 colpi in un mese

La psicosi di Firenze Vetri rotti alle auto e furti di spiccioli

Brogioni a pagina 17



In una Rsa a Calcinai (Pisa)

Cerca e trova la sorella dopo 57 anni

Baroni a pagina 20



Cultura, lascia il braccio destro di Giuli

Dopo il caso Sangiuliano si dimette anche Spano, criticato per il ruolo del marito al Maxxi. Il ministro: «Clima di mostrificazione»
Scontro toghe-governo, Meloni: «Sui migranti vado avanti». E Marina Berlusconi attacca: «Certi giudici sono nemici del Paese» da p. 4 a p. 5

Manovra, cambiano i bonus casa

Salta il piano assunzioni nella Sanità



Cantiere manovra, è scontro su pensioni e sanità. Le assunzioni sono annunciate per il 2026, medici e infermieri sciopereranno il 20 novembre. Meloni difende la legge di bilancio che «non aumenta le tasse» e tiene «i conti in ordine». Schlein: «Una batosta».

Marin a pagina 2

Il documento diventa digitale

Favorisca la patente? Sul telefonino

Lommi a pagina 13

BOLOGNA: CROLLA UNA PARTE DI CAPANNONE, UNDICI I FERITI GLI OPERAI OGGI AVREBBERO SCIOPERATO DUE ORE PER LA SICUREZZA



I vigili del fuoco sul luogo dell'esplosione a Borgo Panigale, Bologna

Esplosione in fabbrica, due morti

Un boato improvviso. E in uno dei capannoni dello stabilimento di Toyota Material Handling, multinazionale che si occupa di movimento merci e produzione

di carrelli elevatori, a Bologna, una porzione interna è crollata. Lo scoppio sarebbe partito da una cisterna di aria compressa. Erano le 17.20 di ieri e al lavoro,

in quell'area, c'era una decina di operai. Due i morti, undici i feriti. Per oggi era stato indetto uno sciopero per la sicurezza.

Caravelli, Orlandi e Trombetta alle p. 10 e 11

DALLE CITTÀ

Castelfiorentino

È bufera politica sugli argini E oggi scatta una nuova allerta

Servizi in Cronaca

Montespertoli

Rincarì della Taric «Indennità di ristoro per ridurre i costi»

Florentino in Cronaca

Empolese Valdelsa

Guidano l'auto senza revisione Boom di multe

Servizio in Cronaca

Un commando di tre persone
Al sicuro tecnici italiani

Turchia, attacco al centro aerospaziale: cinque vittime «Terrorismo curdo»

Ottaviani e G. Rossi alle p. 8 e 9



Veronesi e il film sul campione

«Volevo essere Gustav Thoeni»

Bogani a pagina 18



SPADA
spadaroma.com



la Repubblica

Wherever you go.



montura.com

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Mario Orfeo



Giovedì 24 ottobre 2024



Oggi con Salute

Anno 60 N° 231 - In Italia €2,40

Il capo di gabinetto

Cultura, lascia anche Spano ma è scontro dentro Fdi



▲ Roma Il ministro Giuli con Spano

Un altro capo di gabinetto del ministero della Cultura si dimette. È Francesco Spano che, quando era al Maxxi, aveva assunto suo marito, l'avvocato Carnabuci. Il ministro della Cultura Giulio denuncia un "clima di mostrificazione".

di Cerami, Ciriaco, Franchilli e Vitale

● alle pagine 2,3 e 4

L'analisi

Dimissioni, flirt e veleni da ministero a caserma

di Filippo Ceccarelli

La cultura in effetti è diventata un gran guaio. Con una mano attira gli sprovveduti indicandogli maxischermi, luci, decibel, sogni d'egemonia e sfilate sul red carpet; ma con l'altra mano, come in una fiaba, è già intenta a girare la manovella del tritacarne che ridurrà in poltiglia ministri, sottosegretari, consiglieri, congiunti e affini. Solo negli ultimi mesi fra le mura del Collegio romano è accaduto a Sgarbi, recidivo, a Sangiuliano, esiliato, a Boccia, denunciata, a due capi di gabinetto, Gilioli e adesso Spano.

● a pagina 4

ECONOMIA

Manovra, sanità tradita

Salta il piano per assumere medici e infermieri, i sindacati proclamano lo sciopero. Schlein: "Una batosta" Pensioni, solo tre euro in più per le minime. Diminuiscono le detrazioni per single e redditi sopra i 75mila Marina Berlusconi: bene Meloni, certi giudici sono contro l'Italia

Il governo tradisce la sanità. Pochi soldi per piccoli interventi a pioggia, da 50-100 milioni di euro ciascuno. Niente piano straordinario per assumere medici e infermieri annunciato da Orazio Schillaci. La segretaria del Pd Schlein parla di "una batosta" che il Paese non merita. E i sindacati: "Non rispettati gli impegni". Diminuiscono le detrazioni Irpef per i single. E Marina Berlusconi appoggia Meloni sull'attacco ai giudici.

di Amato, Bini, Bocci, Colombo Conte, Fontanarosa e Vecchio

● alle pagine 6,7,8 e 18



La tragedia

Bologna, esplosione nello stabilimento due morti sul lavoro

di Giuseppe Baldassarro

● a pagina 21

Turchia

Attentato al campus aerospaziale di Ankara



Cinque le vittime uccisi due terroristi In salvo i tecnici italiani di Leonardo

Per più di un'ora la fabbrica pubblica vanto dell'industria bellica turca, a una trentina di chilometri dalla capitale Ankara, è ostaggio del terrore. Tra centinaia di dipendenti ci sono anche undici italiani di Leonardo. Un uomo riesce a scavalcare i tornelli e a entrare nell'edificio. Insieme a lui c'è una donna. Entrambi giovani. Uccidono cinque persone e ne feriscono ventidue, prima di essere uccisi dalle forze speciali. Gli italiani escono illesi.

di Bulfon, Colarusso Marceca e Tonacci

● alle pagine 10, 11 e 13



Dall'autore di Caos calmo e Il colibrì



"Settembre nero è un super romanzo" Antonio D'Orico Domani

La nave di Teseo

Le idee

Maternità surrogata e mannaia etica

di Elena Cattaneo

Dal giorno della nomina a senatrice a vita, ho immaginato di poter avere il privilegio di votare in Aula una modifica di quel che resta della legge n. 40 del 2004 sulla procreazione medicalmente assistita. Una legge così avulsa dalla realtà che intendeva regolare da finire demolita dalla Corte costituzionale.

● a pagina 31

Maysoon libera dalle persecuzioni

di Luigi Manconi



Domani in edicola

Sul Venerdì i segreti dell'archivio del mondo

Chissà se Matteo Salvini, mentre rimproverava i magistrati di consentire l'ingresso in Italia a «cani e porci», annoverasse tra questi la gracile figura di Maysoon Majidi, ventottenne artista curdo-iraniana detenuta fino all'altro ieri nella cella di un carcere calabrese.

● a pagina 17 Con un servizio di Candito

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

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

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

N2

GLI SPETTACOLI

Il canto amaro di Angelina
"Devo curare la mia voce"

LUCA DONDONI



Altro che «la noia», stavolta è lo stress a dettare le regole e imporre uno stop. Angelina Mango, l'ultima vincitrice del Festival di Sanremo, non ce la fa più. Una lettera scritta ai fan. - PAGINA 35

IL PERSONAGGIO

Voglia matta di Balotelli
principe degli irregolari

IVAN ZAZZARONI



L'ultimo passo di Balo è un giro di valzer con il Grifone. Vero, con Mario Balotelli non si può mai sapere. Però la firma con il Genoa pare questione di ore. Sgl. Timore tenere in campo il condizionale? S.L. TIMORE - PAGINE 24 E 25



LA STAMPA

GIOVEDÌ 24 OTTOBRE 2024



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,40 € (CON SALUTE IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) • ANNO 158 • N. 294 • IN ITALIA • SPELIZIONE ABB. POSTALE D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCR-TO • www.lastampa.it

GNN

SALTANO I FONDI PER ASSUNZIONI DEI MEDICI E LISTE D'ATTESA, PRONTO LO SCIOPERO. MINIME RIVALUTATE DI 3 EURO AL MESE

Sanità e pensioni, beffa manovra

Schlein: "Batosta che il Paese non merita". Meloni: "Danno fatto da chi ha messo il superbonus"

IL COMMENTO

La fine delle illusioni della destra sociale

STEFANO LEPRİ

Mette da parte in via definitiva le illusioni della destra al governo, la manovra di bilancio italiana. Anche quest'anno evita di sfasciare i conti pubblici, ma evidenzia che non ci sono soldi abbastanza per tutti coloro che si vorrebbe rappresentare: tra i «ceti medi operosi» sono blanditi quelli a reddito di lavoro autonomo, tartassati quelli a stipendio. Pochi centesimi vanno alle pensioni minime, altro che «destra sociale». Quanto ai proventi del concordato fiscale, ancora ipotetici, è già in corso una battaglia per spartirli tra diverse categorie di riferimento: la Lega che vorrebbe premiare ancora chi fin qui è stato favorito, Forza Italia che preferirebbe compensare chi non ha avuto.

Si può celebrare il successo dell'ultima emissione del Btp, che sui mercati fa riscontro ai dubbi sui titoli francesi. Basta pagarli bene, gli investitori internazionali, mentre frattanto a Parigi qualcuno si affanna a spiegare che «la Francia non è l'Italia del 2011» benché lo stallo politico vi appaia perfino più grave.

CONTINUA A PAGINA 31

LE ANALISI

Manager, l'autogol del tetto agli stipendi

Alessandro De Nicola

Quell'inutile cattiveria ai figli dei migranti

Chiara Saraceno

BARBERA, BARONI, RUSSO

144 articoli in tutto, dalle misure fiscali ai tagli ai ministeri per un ammontare complessivo lordo di 29,7 miliardi di euro. Tante le conferme, dalle tre aliquote per l'Irpef al taglio del cuneo contributivo, interventi che da soli valgono più di 17 miliardi di euro e che da 2025 diventano strutturali, al bonus per le lavoratrici mamme. Tra le novità il riordino delle detrazioni. - PAGINE 2-7

Vincitori e vinti della legge di bilancio

Luca Monticelli

LA LINEA BERLUSCONI

Marina: "Certi giudici sono nemici del Paese"

FEDERICO CAPURSO

Marina Berlusconi dà un «giudizio assolutamente positivo» del lavoro del governo, apprezza «la responsabilità nella messa in sicurezza graduale dei conti pubblici» e spalleggia il governo contro le toghe rosse: «Certi giudici non sono nemici di mio padre o di Meloni, ma di tutto il Paese». LOMBARDO, MAGRI - PAGINE 8 E 9

LA GIUSTIZIA

Perché le toghe devono disturbare chi governa

EDMONDO BRUTTI LIBERATI

«Non disturbate il manovratore» si leggeva sui vecchi tram. Nelle aule di giustizia sta scritto «La legge è uguale per tutti», che ha come presupposto la indipendenza della magistratura da «ogni altro potere». I giudici hanno non il diritto, ma il dovere, se del caso, di «disturbare il manovratore». - PAGINA 31

LA POLEMICA

Cultura senza pace si dimette Spano
La rabbia di Giuli
"Lasciatemi lavorare"

LONGO, OLIVO, RIFORMATO



Quando lascia Montecitorio dal portone principale, Alessandro Spano ha il passo deciso e la bocca cucita. Avrebbe da dire molte cose, ma preferisce riferirle ai vertici del governo. Il Question time alla Camera è finito, con qualche tensione tra le fila di Fdi, il ministro della Cultura percorre i cento metri che separano la Camera e la sede del governo.

CON IL TACCUINO DI MARCELLO SORGI - PAGINE 10 E 11

BOLOGNA

Esplorazione alla Toyota
due operai morti
Sicurezza sotto accusa

FIORINI, GRISERI



Un compressore industriale è esploso e due operai, lo specializzato Fabio Tosi e Lorenzo Cubello, sono morti. Undici loro colleghi sono rimasti feriti e, tra questi, uno è in gravi condizioni. Erano le 17,15 di ieri. Il secondo turno giornaliero alla Toyota Material Handling Italia era trascorso per metà ed erano in servizio circa 300 delle 850 persone impiegate in questa ditta che produce carrelli elevatori alla periferia di Bologna e che pubblicamente vantava una qualità del lavoro straordinaria. - PAGINE 20 E 21



Massini: il re della violenza

SIMONETTA SCIANDIVASI

Trump invidia Hitler. «Ho bisogno del tipo di generali che aveva». - PAGINA 19

Turchia, torna il terrore

FABIANA MAGRI

Due persone al cancello dell'agenzia aerospaziale turca Tusas. - PAGINA 16

BUONGIORNO

Una Commissione europea contro razzismo e intolleranza del Consiglio d'Europa: già dal nome sembra una cosa istituita apposta per stare sullo stomaco a un governo di destra italiano. Se poi la Commissione contro razzismo e intolleranza accusa la nostra politica e la nostra polizia di essere razziste e intolleranti, ed esserlo con rom e neri africani, beh allora sta sicuramente cercando rogne. E infatti la premier e mezzo governo hanno protestato con un'istitutiva irruenza. Dopo di che, così, a naso, se toccasse a me trascorrere una notte in un commissariato, preferirei trascorrerla da nativo di Busto Arsizio piuttosto che da rom. E non perché mi sia fatto della polizia un giudizio particolarmente severo, ma perché i rom stanno sulle scatole o suscitano la diffidenza del 97 per cento degli italiani - poliziotti e no.

Ma neanche un po'

MATTIA FELTRI

Chiamarlo razzismo potrà disturbare l'amor proprio, e possiamo trovare un altro nome, ma la sostanza quella resta. E non è la solita spocchietta della sinistra radical chic, visto che il rappresentante italiano nella suddetta Commissione si chiama Alberto Gambino, è un giurista, professore universitario, presidente di Scienza & Vita, un cattolico, un conservatore. Uno non sempre condivisibile, ma sempre stimabile. Naturalmente al governo non ne avevano nessuna idea, loro sparano nel mucchio e come va, va. E del resto stiamo parlando di un governo in cui il vicepremier Matteo Salvini si è rivolto a quelli del Consiglio d'Europa per dirgli che, se gli piacciono tanto rom e clandestini, se li possono prendere loro a Strasburgo. Tanto per fargli vedere che lui, razzista, neanche un po'.





Capital

I grandi della terra
la classifica delle prime 100 aziende agricole italiane

IN EDICOLA E IN DIGITALE

Iliad chiede all'Antitrust di far dimagrire Vodafone dopo il deal Fastweb

Mapelli a pagina 9

Enpam entra nella società di investimenti alternativi Green Arrow

Messia a pagina 13



MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Ricavi Kering -15% nel trimestre

E scatta il terzo profit warning

Dimezzate le attese per l'utile operativo 2024

Vendite Gucci -26%

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVI n. 209

Giovedì 24 Ottobre 2024

€3,50* *Classificatori*

*L'abbonamento obbligatorio ad esclusivo con Patrimoni a €3,90 (P.F. €2,00 + Patrimoni €1,90)





Patrimoni

VI OFFRIAMO LA NUOVA VITA

IN ALLEGATO

Con MF Magazine per Patrimoni: 120 a € 8,50 (€ 3,50 + € 5,00) - Con MF Magazine per Longin: 60 a € 8,50 (€ 3,50 + € 5,00) - Con il libro "Il Capitale" - 2024 a € 8,50 (€ 3,50 + € 5,00) - Con il libro "Il Capitale" - 2024 a € 8,50 (€ 3,50 + € 5,00) - Con il libro "Il Capitale" - 2024 a € 8,50 (€ 3,50 + € 5,00)

FTSE MIB -0,10% 34.697 DOW JONES -0,99% 42.498** NASDAQ -1,82% 18.234** DAX -0,23% 19.378 SPREAD 122 (-2) €/S 1,0767

** Dati aggiornati alle ore 21,00

BOCCIATE LE PROPOSTE ITALIANE PER RALLENTARE LA TRANSIZIONE ALL'ELETTRICO

Auto green, l'Ue tira dritto

Respinte le richieste del governo Meloni di attenuare il divieto al termico dal 2035, anticipare all'anno prossimo la revisione delle regole e dare spazio ai biocarburanti

DEUTSCHE BANK FRENA SULLA FUSIONE CON COMMERZ PER FERMARE UNICREDIT

Boeris e Gualtieri alle pagine 3 e 6



PATUELLI RASSICURA

La manovra costa 4 mld alle banche

Abi: nessun rincaro sui conti correnti

Ciurullo, Ninfale, Santoro e Valente alle pagine 2 e 5

DOPO CONTO ARANCIO

Ing torna a distribuire polizze vita in Italia

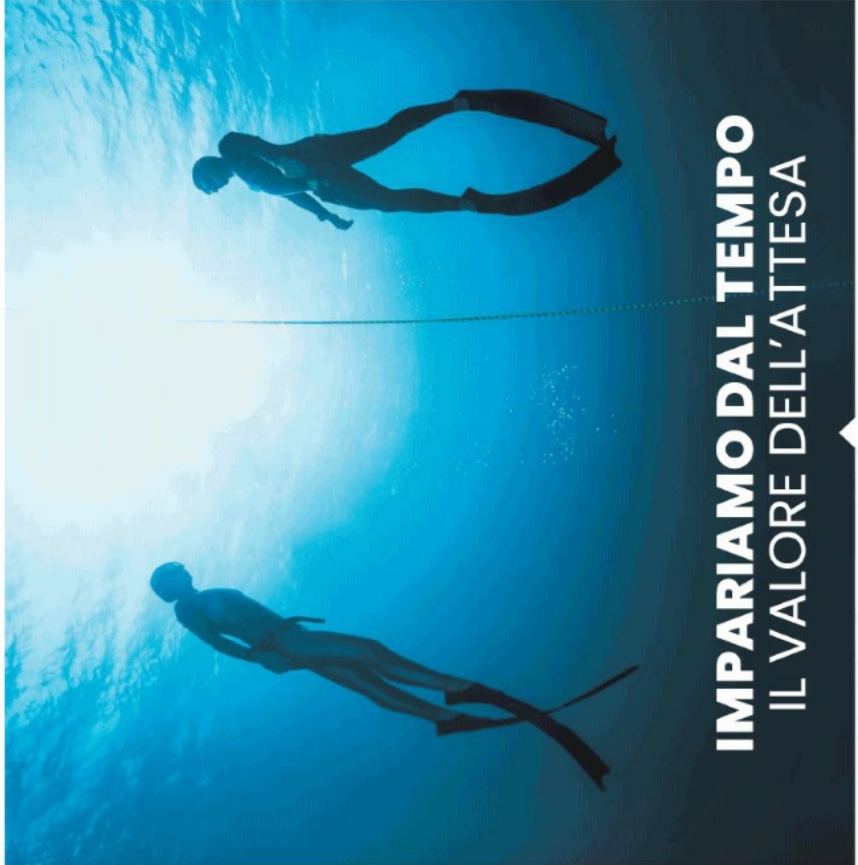
Messia a pagina 7

PROGETTO GIGAFACTORY

Enel congela il dossier 3Sun Usa in attesa delle elezioni americane

Zoppo a pagina 10





IMPARIAMO DAL TEMPO IL VALORE DELL'ATTESA

Esperienza, metodo, coerenza.

Dal 1936 siamo specializzati nella gestione di grandi patrimoni. I nostri clienti affidano a noi gli obiettivi e i tempi dei loro progetti, in totale fiducia. Questo perché non abbiamo mai smesso di ascoltarli guardando avanti, in un continuo percorso verso l'eccellenza.

Perché quando si tratta di investimenti il tempo è tutto.



ERSEL
Wealth Management



Ersei Banca Privata SpA - Sede Centrale e Direzione Generale piazza Solferino 11 Torino - www.ersel.it - info@ersel.it

Shipping Italy

Primo Piano

Nel porto di Venezia torna il sereno fra lavoratori e port authority

Dopo una settimana di sciopero a oltranza indetto ed eseguito (senza picchetti) dai lavoratori della cooperativa Nuova Compagnia Lavoratori Portuali, nel porto di Marghera è tornato la quiete dopo la tempesta scatenata dalla pubblicazione del bando di gara pubblicato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale per individuare il fornitore di manodopera temporanea ex art.17 della legge 84/1994. Un accordo è stato raggiunto dopo nove ore di confronto a Roma, presso la sede di **Assoporti**, fra la stessa port authority lagunare, l'associazione delle imprese portuali Ancip, i sindacati confederali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti e sotto la costante supervisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Che una quadra sia stata trovata l'ha confermato il presidente dell'Adsp veneta, Fulvio Lino Di Blasio, a SHIPPING ITALY, rimandando però a una nota dell'ente attesa nelle prossime ore la spiegazione e maggiori dettagli sui termini dell'accordo. Per ora la buona notizia è che un'intesa è stata trovata e che lo scalo di Marghera e i suoi portuali possono tornare a lavorare a pieno regime dopo sette giorni di rallentamento delle attività per effetto dello sciopero che ha consentito ai terminalisti di impiegare solo il proprio personale dipendente. A proposito del compromesso raggiunto tra le parti va sottolineato che Di Blasio, già mercoledì della scorsa settimana (16 ottobre), in occasione di una conferenza stampa appositamente indetta per spiegare alcuni punti contestati della gara, aveva aperto alla possibilità di rivedere alcuni aspetti ricordando che eventuali modifiche sarebbero state possibili senza dover ritirare il bando già pubblicato (cosa che invece chiedevano i portuali, oltre alle dimissioni del presidente e del segretario generale). Il bando dunque rimarrà lo stesso ma la port authority, in caso di modifiche significative, potrà prevedere la riapertura dei termini e quindi semplicemente il posticipo della scadenza prefissata per la presentazione delle offerte. Riassumendo le spiegazioni fornite da Di Blasio la scorsa settimana in conferenza stampa questi erano alcuni dei temi caldi sollevati dai sindacati e dai lavoratori portuali. Clausola sociale nel bando. "È prevista - ha detto - sia per il mantenimento dei livelli salariali che per la salvaguardia occupazionale. Verrà garantito non solo il posto di lavoro ma anche l'inquadramento contrattuale (e salariale). Non è vero dunque che non c'è clausola sociale ma anzi c'è ed è ampia". Per come è stata concepita prevede la possibilità di garantire impiego fino a 108 portuali a Venezia e 20 a Chioggia al fine di mantenere inalterata la forza lavoro nei due scali dove operano due diversi fornitori di lavoro temporaneo. Chiamata 'nominativa'. "È una prassi che già esiste nel porto dunque una possibilità che già c'è. Si è voluto regolamentarla ed eliminare tutto il 'non detto' che c'è fra terminalisti e compagnie a tutela dei lavoratori. Non è quindi una chiamata individuale ma la possibilità da parte del terminal di indicare (ma non ottenere) figure professionali



Shipping Italy

Primo Piano

precise per alcune mansioni. In ogni caso ho già scritto ai soggetti interessati che siamo disposti a rivederla" ha precisato Di Blasio. Secondo il quale "bisogna normalizzare il rapporto con la stazione appaltante che ha la facoltà di fare degli errata corrige e i lavoratori lo devono sapere". Blocco retribuzioni. "Non c'è alcun blocco delle retribuzioni ma abbiamo disciplinato il fatto che la tariffa è composta da vari elementi: il costo del lavoro è una ma ci sono anche i costi della formazione ad esempio e ciò che serve per remunerare il lavoro". A proposito del richiesto automatismo per cui l'aumento previsto dal Ccnl dovrebbe immediatamente essere inserito nella tariffa, il presidente dell'Adsp ha spiegato che non è automatico: "Serve prima un'istanza e un'esame dell'Adsp ma non c'è alcun blocco delle retribuzioni". Chiamate o tariffe orarie. "Non sono previste chiamate orarie" è stato specificato. "Nel capitolato abbiamo fatto un'azione di estrema trasparenza. Non c'è e non è previsto di fare chiamate diverse dai turni ufficiali che sono in vigore". Procedimenti disciplinari da parte dell'Adsp. Anche qui la precisazione di Di Blasio è che eventuali azioni disciplinarie "sono in capo al datore di lavoro, non c'è nessuna pretesa di ingerenza da parte dell'Adsp di influire su quanto compete ai sindacati. Semplicemente nel bando abbiamo riportato e ricordato, a favore dell'impresa art.17, quanto sia importante agire. Nessuna c'è nessuna pretesa di titolarità". Infine le linee guida concordate secondo la port authority sono state rispettate sotto diversi aspetti: nelle due procedure distinte, nella durata prevista dal bando, nella clausola sociale (prevista sia per i salari che per l'occupazione), nulla al riguardo della governance è stato inserito, nelle disdette e nella formazione. Ottenuto il risultato della conclusione dello sciopero dei portuali dopo la prima riunione convocato a Roma con le controparti, al presidente Di Blasio rimarrà ora da affrontare la protesta dei dipendenti dell'Autorità di sistema portuale che a loro volta hanno indetto uno sciopero per venerdì prossimo (25 ottobre) a seguito di una lite avvenuta con una funzionaria dell'ente la scorsa settimana.

Il Nautilus

Venezia

A Venezia ora scioperano anche i dipendenti dell'AdSPMAS

Dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale denunciano il persistente 'disagio lavorativo' e proclamano lo sciopero per il prossimo 25 ottobre Venezia. "Si comunica che l'Assemblea dei lavoratori e delle lavoratrici dell'AdSPMAS, considerato il persistere della situazione di disagio lavorativo, culminata nel grave episodio dello scorso venerdì, ha deciso lo sciopero per il giorno 25 ottobre 2024 (intera turnazione), per rappresentare la sfiducia dei dipendenti dell'AdSPMAS nei confronti dei vertici dell'Amministrazione, e per ribadire il diritto a lavorare in un ambiente in cui siano garantiti salute e sicurezza", si legge in una nota diramata dalle segreterie provinciali veneziane delle sigle confederali. In sostanza chiedono le dimissioni del presidente dell'Autorità Portuale, Fulvio Lino Di Blasio, e del segretario generale Antonella Scardino. Il "grave episodio" evidenziato nella nota riguarda la lite - dalle cause ancora ignote - verificatasi sul finire della scorsa settimana fra il presidente Fulvio Lino Di Blasio e una funzionaria dell'Adsp; entrambi hanno accusato un malore e hanno dovuto esser trasportati all'ospedale in ambulanza. Ignote le cause della lite. Intanto, nello scalo prosegue - da una settimana - lo sciopero dei portuali della NCLP, proclamato da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti per chiedere all'Autorità di Sistema Portuale di Venezia il ritiro del bando di aggiudicazione del servizio di fornitura di manodopera temporanea. Il fronte dei portuali si allarga in Italia, con il sostegno ai 120 lavoratori di Venezia da parte dei colleghi di Monfalcone, Trieste, Ravenna, Napoli e Genova. Da sottolineare che i lavoratori dei terminal continuano a caricare e scaricare le merci, ma lo sciopero ad oltranza della Cooperativa Lavoratori Portuali inizia a danneggiare pesantemente le aziende che operano nel porto di Venezia. I portuali veneziani vogliono mantenere la cooperativa e lo scontro verte sulla difesa dei loro diritti; mentre nel porto di Trieste è stata istituita una agenzia.



Stallo al porto di Venezia dopo una settimana di sciopero

Michele Latorre

Prosegue anche il 22 ottobre 2024 lo sciopero a oltranza dei lavoratori della Nuova Compagnia Lavoratori Portuali del porto di Venezia contro il bando di gara indetto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale per trovare un nuovo fornitore di lavoro. Il presidente dell'Autorità portuale, Fulvio Di Blasio, aveva convocato per il 18 ottobre un incontro con rappresentanze locali, interrotto però dopo un acceso diverbio tra lui e una dipendente dell'Autorità stessa, che ha causato a entrambi un malore. La vertenza resta quindi in stallo. I sindacati confederali, che hanno proclamato lo sciopero, chiedono un nuovo bando con alcune modifiche che riguardano l'abolizione della richiesta nominativa per alcuni lavoratori, chiarimenti sulle tariffe orarie e la possibilità di applicare gli aumenti delle retribuzioni previsti dal contratto nazionale. Intanto i lavoratori veneziani hanno ricevuto la solidarietà di altri portuali italiani, che si trovano di fronte a bandi simili. Lo sciopero dei portuali ha rallentato, ma non interrotto, le attività dello scalo, perché i terminal operano col proprio personale. Il 21 ottobre la situazione si è complicata dopo l'assemblea dei lavoratori della stessa Autorità portuale, che ha votato uno sciopero per il 25 ottobre. Tra le richieste c'è quella delle dimissioni dei vertici dell'Asp. © TrasportoEuropa - Riproduzione riservata



Savona, Rapporto economico 2023: in calo occupazione e numero delle imprese. Cresce il turismo

Ieri pomeriggio, nella sede di **Savona** della Camera di Commercio Riviera di Liguria, è stato presentato il "Rapporto economico provinciale 2023", pubblicazione che l'ente ha curato con la collaborazione scientifica del Centro Studi Tagliacarne di Roma, al fine di mettere a disposizione del territorio analisi approfondite sulle dinamiche provinciali collocate nel contesto regionale e nazionale. Dopo l'intervento introduttivo di Alessandro Berta, vice presidente della Camera di Commercio Riviera di Liguria, Paolo Cortese, responsabile Osservatori locali del Centro Studi Tagliacarne, ha illustrato l'analisi dei principali indicatori demografici ed economici della provincia. Iolanda Conte di Uniontrasporti si è invece concentrata sul tema delle infrastrutture e delle priorità per il sistema economico territoriale, mentre Maurizio Conti, professore del Dipartimento di Economia dell'Università di Genova, ha tratteggiato un focus sulle dinamiche della popolazione, l'imprenditorialità e la crescita economica. L'incontro è stato moderato dal giornalista savonese Sandro Chiaramonti. I dati dell'economia savonese La popolazione La popolazione della provincia di **Savona** si attesta, ad inizio 2024, sulle 268mila

unità. Nel 2023, in linea con l'andamento generale della regione di appartenenza, la popolazione è cresciuta lievemente (+0,8 per mille) a fronte di una leggera decrescita su scala nazionale (-0,1 per mille). Strutturalmente, la popolazione provinciale è anziana (come del resto in tutta la Liguria). L'indice di vecchiaia, che rapporta la popolazione over 64 con gli under 14, si attesta nel 2023 al 296,9%, quasi cento punti percentuali in più rispetto alla media nazionale. Il mercato del lavoro Il mercato del lavoro provinciale, nel 2023, registra una flessione del tasso di occupazione totale, fino al (Italia 61,5%), che ne discosta la dinamica rispetto al corrispondente incremento registrato nella regione. I cali occupazionali più significativi si sono registrati nell'agricoltura e nel manifatturiero. In questo secondo settore, peraltro, l'occupazione regionale e nazionale aumenta, lasciando intravedere difficoltà specifiche per il manifatturiero locale. Diminuisce anche l'occupazione nel commercio e turismo-ristorazione, anche in questo caso in controtendenza rispetto alla regione ed all'Italia nel suo insieme, mentre aumenta nelle altre attività di servizio. Conseguentemente, il tasso di disoccupazione cresce nel breve periodo, attestandosi al 6,3% (Italia 7,8%). L'analisi delle previsioni dell'anno 2023 sulla domanda di lavoro condotta tramite il sistema Excelsior mostra, per industria e servizi, una riduzione degli ingressi previsti, mentre le imprese che assumono rimangono stabili attorno ai due terzi del totale. Il 38% delle nuove assunzioni si concentra su turismo, seguito dal comparto "altri settori" (17,3%), dal commercio (13,3%) e dai servizi non commerciali e non turistico-ristorativi (12,9%). Il sistema produttivo Il 2023, dal punto di vista quantitativo, non sembra essere stato un anno dinamico per il tessuto produttivo provinciale,



Ieri pomeriggio, nella sede di Savona della Camera di Commercio Riviera di Liguria, è stato presentato il "Rapporto economico provinciale 2023", pubblicazione che l'ente ha curato con la collaborazione scientifica del Centro Studi Tagliacarne di Roma, al fine di mettere a disposizione del territorio analisi approfondite sulle dinamiche provinciali collocate nel contesto regionale e nazionale. Dopo l'intervento introduttivo di Alessandro Berta, vice presidente della Camera di Commercio Riviera di Liguria, Paolo Cortese, responsabile Osservatori locali del Centro Studi Tagliacarne, ha illustrato l'analisi dei principali indicatori demografici ed economici della provincia. Iolanda Conte di Uniontrasporti si è invece concentrata sul tema delle infrastrutture e delle priorità per il sistema economico territoriale, mentre Maurizio Conti, professore del Dipartimento di Economia dell'Università di Genova, ha tratteggiato un focus sulle dinamiche della popolazione, l'imprenditorialità e la crescita economica. L'incontro è stato moderato dal giornalista savonese Sandro Chiaramonti. I dati dell'economia savonese La popolazione La popolazione della provincia di Savona si attesta, ad inizio 2024, sulle 268mila unità. Nel 2023, in linea con l'andamento generale della regione di appartenenza, la popolazione è cresciuta lievemente (+0,8 per mille) a fronte di una leggera decrescita su scala nazionale (-0,1 per mille). Strutturalmente, la popolazione provinciale è anziana (come del resto in tutta la Liguria). L'indice di vecchiaia, che rapporta la popolazione over 64 con gli under 14, si attesta nel 2023 al 296,9%, quasi cento punti percentuali in più rispetto alla media nazionale. Il mercato del lavoro Il mercato del lavoro provinciale, nel 2023, registra una flessione del tasso di occupazione totale, fino al (Italia 61,5%), che ne discosta la dinamica rispetto al corrispondente incremento registrato nella regione. I cali occupazionali più significativi si sono registrati nell'agricoltura e nel manifatturiero. In questo secondo

così come per quello italiano. Infatti, lo scorso anno il tessuto produttivo savonese registra un saldo negativo di 342 unità, con una riduzione dello 0,8% delle imprese, in analogia con quanto verificatosi nel resto del Paese. Benché le iscrizioni siano cresciute dello 0,9%, infatti, la flessione delle cessazioni è stata piuttosto significativa (-9,3%) con un risultato negativo complessivo. Nello specifico, le registrate diminuiscono del -1,2%, a fronte del -0,8% di quelle attive. Dall'analisi per forma giuridica, si verifica, come da diversi anni a questa parte, un processo di selezione competitiva, che premia le imprese più strutturate e capitalizzate. Infatti, il numero delle società di capitali aumenta del 4%, mentre società di persone e imprese individuali diminuiscono (rispettivamente, del 2,5% e dell'1,3%) anche se in modo meno marcato rispetto alla dinamica nazionale. Nel 2023 si assiste ad una riduzione non modesta delle imprese agricole (-3,9%) che peraltro segue un andamento simile al resto del Paese. Si registra per **Savona**, inoltre, anche una riduzione delle imprese commerciali (-3,2%), penalizzate dalla dinamica dei consumi e dai diversi comportamenti di acquisto. Anche le attività manifatturiere perdono consistenza (-0,7%) seppure ad un ritmo dimezzato rispetto a quello nazionale. In lieve calo anche le attività ricettive e della ristorazione. Aumenta, invece, il numero di imprese edili, come effetto presumibile di un ciclo ancora favorevole indotto dal Superbonus del 110%, così come i servizi immobiliari, che fanno parte della stessa filiera. I redditi e i risparmi delle famiglie. Nel medio termine, fra il 2019 e il 2022, la crescita del reddito disponibile delle famiglie, pari all'8,7%, è di mezzo punto superiore a quella italiana e nettamente più intensa di quella regionale (quasi due punti percentuali in più). L'elemento più dinamico, nel periodo 2019-2022, è rappresentato dai redditi da lavoro dipendente, che crescono di quasi il 16% e costituiscono poco meno della metà del totale dei redditi familiari. Favorevole anche la dinamica del risultato lordo di gestione, che include soprattutto i fitti ed i redditi da autoproduzione agricola per quasi un quinto sulla formazione complessiva del reddito delle famiglie savonesi (più del resto del Paese, dove l'incidenza è del 12,4%, come riflesso della vocazione turistica di **Savona** e del suo patrimonio abitativo). **Savona** si colloca al 13-mo posto fra le province italiane per livello di reddito pro capite, con un valore pari ad oltre il 115% di quello nazionale. La produzione agricola. Secondo i dati Istat, nel 2023, **Savona** è prima in Italia per produzione di chinotto (100% della produzione nazionale) e seconda per produzione di cavoli di Bruxelles (19,1%). La produzione di uva da vino, che costituisce poco meno di un terzo del totale regionale, cresce del 3,7% nel 2023, riflettendo una annata favorevole, in cui anche le superfici dedicate aumentano (+0,5%). Tale risultato è di rilievo, in considerazione del fatto che la produzione vinicola diminuisce nel resto della regione e del Paese. Praticamente tutta la produzione vinicola provinciale si concentra su vini di alta qualità, con marchio Dop o Igp (98,7% del totale). Dall'ultimo Censimento Agricoltura del 2020 le aziende provinciali sono in calo del 44,4% rispetto al 2010, una flessione più severa di quella nazionale. Anche la SAU, in discesa dell'11,7%, cala in misura superiore a quella italiana. Peraltro, le aziende agricole provinciali si collocano su dimensioni economiche superiori a 15.000

euro in misura superiore a quelle nazionali (42,9%, a fronte del 33,4%), con una quota di micro imprese relativamente ridotta. In altri termini, ciò che si è manifestato nel decennio 2010 e 2020 nel comparto agricolo savonese appare, quindi, come un processo di selezione competitiva, in cui solo le imprese medie e grandi, più attrezzate ed a maggior produttività, hanno resistito ed hanno incrementato gli assets produttivi. Il turismo. Nel 2023, **Savona** ha ospitato oltre 1,3 milioni di persone, con presenze superiori ai 5,2 milioni. La variazione 2022-23 delle presenze per **Savona** registra un incremento dello 0,6%, mentre quella degli arrivi raggiunge una crescita del 3,4%; per entrambi gli indicatori la variazione risulta meno marcata rispetto al dato regionale e nazionale. Osservando il dettaglio per provenienza si nota che nel 2023 gli arrivi a **Savona** di turisti dall'Italia sono stati significativamente superiori rispetto alle provenienze estere: il 69,8%, contro il 30,2%; andamento che rispecchia abbastanza la struttura delle presenze (71,5% contro il 28,5%); si tratta di un fenomeno in linea con la struttura di arrivi e presenze nella regione, ma piuttosto differente rispetto all'andamento nazionale che, invece nel 2023, dopo il periodo pandemico (2020-2022), ha visto crescere e prevalere la componente estera di clientela rispetto ai residenti sul territorio italiano.

L'economia del mare. L'economia del mare della provincia di **Savona** supera i 700 milioni di euro nell'anno 2022, incidendo per il 9,1% sul totale dell'economia provinciale. I servizi di alloggio e ristorazione costituiscono il settore principale in termini di valore aggiunto con oltre 383 milioni di euro, incidendo per il 54,7% del totale dell'economia del mare; segue il settore della movimentazione di merci e passeggeri che incide per 19,7%. In terza posizione, il settore delle attività sportive e ricreative con un valore aggiunto dell'8,8%. Il 2022 vede **Savona** posizionarsi al 10° posto tra le province per contributo del valore aggiunto delle filiere del mare sul totale. La provincia si posiziona 7° per incidenza di occupati (11,9%) e, relativamente al 2023 delle imprese, la provincia si posiziona al quarto posto, con un'incidenza pari al 12% sul totale. Con riferimento ai flussi nei porti, il 2023 si chiude con un decremento dei traffici di merci (-2,5%) indotto da una flessione delle rinfuse solide e delle attività di bunkeraggio. Viceversa, il traffico containerizzato aumenta del 5%, insieme a quello delle rinfuse liquide. Sul versante passeggeri, la riduzione dei passeggeri da traghetti (-31,3%) è più che compensata dal marcato aumento del crocierismo (+75,7%), con un incremento complessivo dei passeggeri movimentati del +22,4%. Tale risultato crocieristico pone il **porto di Savona** al 12-esimo posto nel Mediterraneo (al quinto in Italia) per volume di passeggeri in transito. Il commercio estero. L'export provinciale cresce nel triennio 2020-2023 del 34,4%, al di sotto della corrispondente crescita regionale (43,6%) e nazionale (40,2%). Nel 2023, a fronte di variazioni marginali dell'Italia e della Liguria, le vendite all'estero di **Savona** flettono del 9,6%. Al livello settoriale, nel 2023, rispetto ad un incremento del 22% dell'export agricolo (il terzo comparto in ordine di incidenza sull'export provinciale totale), quello industriale è in sofferenza, accusando perdite dell'8,4% nel settore chimico. Si registra, inoltre, un calo del 9,5% nel settore dei mezzi di trasporto e del 32,7% nei petroliferi.

BizJournal Liguria

Savona, Vado

raffinati. In calo tutti gli altri comparti ad esclusione del farmaceutico (+33,9%) e dell'estrattivo (+12,4%). Il credito Il mercato creditizio provinciale è caratterizzato, nel 2023, da un lieve calo dell'ammontare dei prestiti , alimentato da una flessione del comparto delle società con 20 addetti e più (-13,8%, ben oltre il calo regionale e nazionale per tale categoria di clientela), a fronte di una moderata flessione dei prestiti alle famiglie consumatrici (-1,9%, in analogia al trend regionale), il comparto più rilevante, che assorbe il 57,6% degli impieghi provinciali. Detta dinamica potrebbe riflettere una riduzione degli investimenti delle imprese medio-grandi. Si assiste infatti a importanti cali dei prestiti in tutti i settori produttivi, con una perdita del 24,4% nel manifatturiero, ben oltre il -7,4% medio italiano, e del 16,6% nelle costruzioni, anche in questo caso al di là della riduzione su scala nazionale (-6,6%). I servizi perdono il 9,6%. Il mercato immobiliare Nel 2023, parallelamente al notevole incremento dei tassi di interesse, il volume delle compravendite immobiliari ha registrato una contrazione del -11,4% , più marcata di quanto osservato in Liguria e in Italia (entrambe -9,7%). L'unica macro-area provinciale che non segue il trend negativo è quella della Riviera di Levante (+2,0% rispetto al 2022). Da segnalare come la Riviera Ponente da sola assorbe circa un terzo di tutte le compravendite registrate a livello provinciale (31,6%: -15,1%). La macro-area Sabazia (Vado Ligure, Quiliano) registra il decremento maggiore in termini di compravendite (-22,2%).

Savona, presentato in Camera di Commercio il " Rapporto economico provinciale 2023"

Il vice presidente Berta: " Per Export e Blue Economy è la provincia italiana con il maggiore moltiplicatore di valore aggiunto" Presentato nella sede di **Savona** della Camera di Commercio Riviera di Liguria , il "Rapporto economico provinciale 2023", pubblicazione che l'Ente ha curato con la collaborazione scientifica del Centro Studi Tagliacarne di Roma , al fine di mettere a disposizione del territorio analisi approfondite sulle dinamiche provinciali collocate nel contesto regionale e nazionale. Dopo l'intervento introduttivo di Alessandro Berta, vice presidente della Camera di Commercio Riviera di Liguria Paolo Cortese , responsabile Osservatori locali del Centro Studi Tagliacarne, ha illustrato l'analisi dei principali indicatori demografici ed economici della provincia. Iolanda Conte di Uniontrasporti si è invece concentrata sul tema delle infrastrutture e delle priorità per il sistema economico territoriale, mentre Maurizio Conti, professore del Dipartimento di Economia dell'Università di Genova, ha tratteggiato un focus sulle dinamiche della popolazione, l'imprenditorialità e la crescita economica. La popolazione La popolazione della provincia di **Savona** si attesta, ad inizio 2024, sulle 268 mila unità. Nel 2023, in linea con l'andamento generale della regione di appartenenza, la popolazione è cresciuta lievemente (+0,8 per mille) a fronte di una leggera decrescita su scala nazionale (-0,1 per mille). Strutturalmente, la popolazione provinciale è anziana (come del resto in tutta la Liguria). L'indice di vecchiaia, che rapporta la popolazione over 64 con gli under 14, si attesta nel 2023 al 296,9%, quasi cento punti percentuali in più rispetto alla media nazionale. Il mercato del lavoro Il mercato del lavoro provinciale, nel 2023, registra una flessione del tasso di occupazione totale, fino al 64,2% (Italia 61,5%), che ne discosta la dinamica rispetto al corrispondente incremento registrato nella regione. I cali occupazionali più significativi si sono registrati nell'agricoltura e nel manifatturiero. In questo secondo settore, peraltro, l'occupazione regionale e nazionale aumenta, lasciando intravedere difficoltà specifiche per il manifatturiero locale. Diminuisce anche l'occupazione nel commercio e turismo-ristorazione, anche in questo caso in controtendenza rispetto alla regione ed all'Italia nel suo insieme, mentre aumenta nelle altre attività di servizio. Conseguentemente, il tasso di disoccupazione cresce nel breve periodo, attestandosi al 6,3% (Italia 7,8%). L'analisi delle previsioni dell'anno 2023 sulla domanda di lavoro condotta tramite il sistema Excelsior mostra, per industria e servizi, una riduzione degli ingressi previsti, mentre le imprese che assumono rimangono stabili attorno ai due terzi del totale. Il 38% delle nuove assunzioni si concentra su turismo, seguito dal comparto "altri settori" (17,3%), dal commercio (13,3%) e dai servizi non commerciali e non turistico-ristorativi (12,9%). Il sistema produttivo Il 2023, dal punto di vista quantitativo, non sembra essere stato un anno dinamico per



il tessuto produttivo provinciale, così come per quello italiano. Infatti, lo scorso anno il tessuto produttivo savonese registra un saldo negativo di 342 unità, con una riduzione dello 0,8% delle imprese, in analogia con quanto verificatosi nel resto del Paese. Benché le iscrizioni siano cresciute dello 0,9%, infatti, la flessione delle cessazioni è stata piuttosto significativa (-9,3%) con un risultato negativo complessivo. Nello specifico, le registrate diminuiscono del -1,2%, a fronte del -0,8% di quelle attive. Dall'analisi per forma giuridica, si verifica, come da diversi anni a questa parte, un processo di selezione competitiva, che premia le imprese più strutturate e capitalizzate. Infatti, il numero delle società di capitali aumenta del 4%, mentre società di persone e imprese individuali diminuiscono (rispettivamente, del 2,5% e dell'1,3%) anche se in modo meno marcato rispetto alla dinamica nazionale. Nel 2023 si assiste ad una riduzione non modesta delle imprese agricole (-3,9%) che peraltro segue un andamento simile al resto del Paese. Si registra per **Savona**, inoltre, anche una riduzione delle imprese commerciali (-3,2%), penalizzate dalla dinamica dei consumi e dai diversi comportamenti di acquisto. Anche le attività manifatturiere perdono consistenza (-0,7%) seppure ad un ritmo dimezzato rispetto a quello nazionale. In lieve calo anche le attività ricettive e della ristorazione. Aumenta, invece, il numero di imprese edili, come effetto presumibile di un ciclo ancora favorevole indotto dal Superbonus del 110%, così come i servizi immobiliari, che fanno parte della stessa filiera. I Redditi e i risparmi delle famiglie Nel medio termine, fra il 2019 e il 2022, la crescita del reddito disponibile delle famiglie, pari all'8,7%, è di mezzo punto superiore a quella italiana e nettamente più intensa di quella regionale (quasi due punti percentuali in più). L'elemento più dinamico, nel periodo 2019-2022, è rappresentato dai redditi da lavoro dipendente, che crescono di quasi il 16% e costituiscono poco meno della metà del totale dei redditi familiari. Favorevole anche la dinamica del risultato lordo di gestione, che include soprattutto i fitti ed i redditi da autoproduzione agricola per quasi un quinto sulla formazione complessiva del reddito delle famiglie savonesi (più del resto del Paese, dove l'incidenza è del 12,4%, come riflesso della vocazione turistica di **Savona** e del suo patrimonio abitativo). **Savona** si colloca al 13-mo posto fra le province italiane per livello di reddito pro capite, con un valore pari ad oltre il 115% di quello nazionale. La produzione agricola Secondo i dati Istat, nel 2023, **Savona** è prima in Italia per produzione di chinotto (100% della produzione nazionale) e seconda per produzione di cavoli di Bruxelles (19,1%). La produzione di uva da vino, che costituisce poco meno di un terzo del totale regionale, cresce del 3,7% nel 2023, riflettendo una annata favorevole, in cui anche le superfici dedicate aumentano (+0,5%). Tale risultato è di rilievo, in considerazione del fatto che la produzione vinicola diminuisce nel resto della regione e del Paese. Praticamente tutta la produzione vinicola provinciale si concentra su vini di alta qualità, con marchio Dop o Igp (98,7% del totale). Dall'ultimo Censimento Agricoltura del 2020 le aziende provinciali sono in calo del 44,4% rispetto al 2010, una flessione più severa di quella nazionale. Anche la SAU, in discesa dell'11,7%, cala in misura superiore a quella italiana. Peraltro, le aziende agricole provinciali si collocano su dimensioni

economiche superiori a 15.000 euro in misura superiore a quelle nazionali (42,9%, a fronte del 33,4%), con una quota di micro imprese relativamente ridotta. In altri termini, ciò che si è manifestato nel decennio 2010 e 2020 nel comparto agricolo savonese appare, quindi, come un processo di selezione competitiva, in cui solo le imprese medie e grandi, più attrezzate ed a maggior produttività, hanno resistito ed hanno incrementato gli assets produttivi. Il turismo Nel 2023, **Savona** ha ospitato oltre 1,3 milioni di persone, con presenze superiori ai 5,2 milioni. La variazione 2022-23 delle presenze per **Savona** registra un incremento dello 0,6%, mentre quella degli arrivi raggiunge una crescita del 3,4%; per entrambi gli indicatori la variazione risulta meno marcata rispetto al dato regionale e nazionale. Osservando il dettaglio per provenienza si nota che nel 2023 gli arrivi a **Savona** di turisti dall'Italia sono stati significativamente superiori rispetto alle provenienze estere: il 69,8%, contro il 30,2%; andamento che rispecchia abbastanza la struttura delle presenze (71,5% contro il 28,5%); si tratta di un fenomeno in linea con la struttura di arrivi e presenze nella regione, ma piuttosto differente rispetto all'andamento nazionale che, invece nel 2023, dopo il periodo pandemico (2020-2022), ha visto crescere e prevalere la componente estera di clientela rispetto ai residenti sul territorio italiano. L'economia del mare L'economia del mare della provincia di **Savona** supera i 700 milioni di euro nell'anno 2022, incidendo per il 9,1% sul totale dell'economia provinciale. I servizi di alloggio e ristorazione costituiscono il settore principale in termini di valore aggiunto con oltre 383 milioni di euro, incidendo per il 54,7% del totale dell'economia del mare; segue il settore della movimentazione di merci e passeggeri che incide per 19,7%. In terza posizione, il settore delle attività sportive e ricreative con un valore aggiunto dell'8,8%. Il 2022 vede **Savona** posizionarsi al 10° posto tra le province per contributo del valore aggiunto delle filiere del mare sul totale. La provincia si posiziona 7° per incidenza di occupati (11,9%) e, relativamente al 2023 delle imprese, la provincia si posiziona al quarto posto, con un'incidenza pari al 12% sul totale. Con riferimento ai flussi nei porti, il 2023 si chiude con un decremento dei traffici di merci (-2,5%) indotto da una flessione delle rinfuse solide e delle attività di bunkeraggio. Viceversa, il traffico containerizzato aumenta del 5%, insieme a quello delle rinfuse liquide. Sul versante passeggeri, la riduzione dei passeggeri da traghetti (-31,3%) è più che compensata dal marcato aumento del crocierismo (+75,7%), con un incremento complessivo dei passeggeri movimentati del +22,4%. Tale risultato crocieristico pone il **porto** di **Savona** al 12-esimo posto nel Mediterraneo (al quinto in Italia) per volume di passeggeri in transito. Il commercio estero L'export provinciale cresce nel triennio 2020-2023 del 34,4%, al di sotto della corrispondente crescita regionale (43,6%) e nazionale (40,2%). Nel 2023, a fronte di variazioni marginali dell'Italia e della Liguria, le vendite all'estero di **Savona** flettono del 9,6%. Al livello settoriale, nel 2023, rispetto ad un incremento del 22% dell'export agricolo (il terzo comparto in ordine di incidenza sull'export provinciale totale), quello industriale è in sofferenza, accusando perdite dell'8,4% nel settore chimico. Si registra, inoltre, un calo del

9,5% nel settore dei mezzi di trasporto e del 32,7% nei petroliferi raffinati. In calo tutti gli altri comparti ad esclusione del farmaceutico (+33,9%) e dell'estrattivo (+12,4%). Il credito Il mercato creditizio provinciale è caratterizzato, nel 2023, da un lieve calo dell'ammontare dei prestiti, alimentato da una flessione del comparto delle società con 20 addetti e più (-13,8%, ben oltre il calo regionale e nazionale per tale categoria di clientela), a fronte di una moderata flessione dei prestiti alle famiglie consumatrici (-1,9%, in analogia al trend regionale), il comparto più rilevante, che assorbe il 57,6% degli impieghi provinciali. Detta dinamica potrebbe riflettere una riduzione degli investimenti delle imprese medio-grandi. Si assiste infatti a importanti cali dei prestiti in tutti i settori produttivi, con una perdita del 24,4% nel manifatturiero, ben oltre il -7,4% medio italiano, e del 16,6% nelle costruzioni, anche in questo caso al di là della riduzione su scala nazionale (-6,6%). I servizi perdono il 9,6%. Il mercato immobiliare Nel 2023, parallelamente al notevole incremento dei tassi di interesse, il volume delle compravendite immobiliari ha registrato una contrazione del -11,4%, più marcata di quanto osservato in Liguria e in Italia (entrambe -9,7%). L'unica macroarea provinciale che non segue il trend negativo è quella della Riviera di Levante (+2,0% rispetto al 2022). Da segnalare come la Riviera Ponente da sola assorbe circa un terzo di tutte le compravendite registrate a livello provinciale (31,6%: -15,1%). La macroarea Sabazia registra il decremento maggiore in termini di compravendite (-22,2%).

Liguria Trade and Investment Forum: zona logistica semplificata verso la piena attuazione a inizio 2025

Il convegno su ZIs e Green Logistic Valley ha aperto ieri "Liguria Trade and Investment Forum", la due giorni organizzata da Spediporto in collaborazione con Clickutility Team e il supporto di Shenzhen European Office. La Zona logistica semplificata è stato il tema attorno al quale è ruotata la mattinata, ospitata nella Sala Arazzo di Fondazione Carige, aperta dall'intervento del direttore generale Spediporto Giampaolo Botta che ha sottolineato come il progetto della Green Logistic Valley sia "lontano da alcune false narrazioni, ma voglia seguire anche quanto descritto dal rapporto Unctad del 2019 che sottolinea come sia necessario puntare sullo sviluppo ambientale e sociale. E l'inclusione - ha spiegato Botta - è centrale nel nostro progetto". Green Logistic Valley che vuol dire Valpolcevera ma anche ciò che sta a valle, ossia l'aeroporto dove da qualche mese opera la società consortile Goas, presieduta da Andrea Giachero (che è anche presidente Spediporto). Nel suo intervento Giachero ha sottolineato la necessità di raddoppiare i volumi delle merci movimentate al Colombo "anche rispetto ai tempi d'oro dello scalo. Possiamo diventare centrali per il basso Piemonte, il Ponente, l'alta Toscana.

E la ZIs è uno strumento fondamentale". E mentre il presidente di Assagenti Gianluca Croce ha richiamato tutti a un senso di responsabilità per produrre più ricchezza evidenziando come il polo produttivo legato alla ZIs possa essere un volano per i traffici portuali complessivi, il segretario di Camera di Commercio Maurizio Caviglia ha sottolineato la necessità di puntare sul tema della sostenibilità: "I giovani di oggi - ha detto - sono nati con questo concetto ben presente. Inoltre abbiamo una quantità di professionalità legate all'economia del mare che neppure immaginiamo, possiamo sfruttarle al meglio se c'è compattezza del territorio". I temi in agenda sono anche diventati momento di confronto a distanza tra Marco Bucci e Andrea Orlando, a 5 giorni dal voto. Il candidato alla presidenza di Regione Liguria per il centro destra e sindaco di Genova Bucci, dopo aver elogiato il progetto Green Logistic Valley, ha ribadito come "le infrastrutture siano indispensabili e vadano costruite anche per 'risparmiare' 2 milioni di camion". Bucci ha detto anche che servono interventi per rendere più snelli i controlli sanitari, i servizi doganali in genere e per favorire la digitalizzazione. E poi l'autonomia: "Genova - dice Bucci - è simile a Trieste come caratteristiche anche geografiche; ma il Friuli Venezia Giulia è regione autonoma. Potremmo esserlo anche noi". Andrea Orlando, candidato per il centro sinistra, ha ribadito di essere d'accordo con la realizzazione delle grandi opere attraverso il Pnrr, rivendicando anche il suo supporto, nel 2017 alla nascita delle ZIs. "Ora siamo ai piani attuativi" - ha detto Orlando - che, a proposito della Green Logistic Valley ha parlato di "idea innovativa e illuminata da supportare anche per il rapporto con il territorio". Dopo i candidati, interventi più tecnici, con il commissario straordinario dell'**Autorità**



10/23/2024 10:12

Il convegno su ZIs e Green Logistic Valley ha aperto ieri "Liguria Trade and Investment Forum", la due giorni organizzata da Spediporto in collaborazione con Clickutility Team e il supporto di Shenzhen European Office. La Zona logistica semplificata è stato il tema attorno al quale è ruotata la mattinata, ospitata nella Sala Arazzo di Fondazione Carige, aperta dall'intervento del direttore generale Spediporto Giampaolo Botta che ha sottolineato come il progetto della Green Logistic Valley sia "lontano da alcune false narrazioni, ma voglia seguire anche quanto descritto dal rapporto Unctad del 2019 che sottolinea come sia necessario puntare sullo sviluppo ambientale e sociale. E l'inclusione - ha spiegato Botta - è centrale nel nostro progetto". Green Logistic Valley che vuol dire Valpolcevera ma anche ciò che sta a valle, ossia l'aeroporto dove da qualche mese opera la società consortile Goas, presieduta da Andrea Giachero (che è anche presidente Spediporto). Nel suo intervento Giachero ha sottolineato la necessità di raddoppiare i volumi delle merci movimentate al Colombo "anche rispetto ai tempi d'oro dello scalo. Possiamo diventare centrali per il basso Piemonte, il Ponente, l'alta Toscana. E la ZIs è uno strumento fondamentale". E mentre il presidente di Assagenti Gianluca Croce ha richiamato tutti a un senso di responsabilità per produrre più ricchezza evidenziando come il polo produttivo legato alla ZIs possa essere un volano per i traffici portuali complessivi, il segretario di Camera di Commercio Maurizio Caviglia ha sottolineato la necessità di puntare sul tema della sostenibilità: "I giovani di oggi - ha detto - sono nati con questo concetto ben presente. Inoltre abbiamo una quantità di professionalità legate all'economia del mare che neppure immaginiamo, possiamo sfruttarle al meglio se c'è compattezza del territorio". I temi in agenda sono anche diventati momento di confronto a distanza tra Marco Bucci e Andrea Orlando, a 5 giorni dal voto. Il candidato alla

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Federica Montaresi che ha raccontato il lavoro svolto per l'avvio della ZIs spezzina "abbiamo inviato al Ministero la documentazione necessaria per l'istituzione formale; lavoriamo per accompagnare le infrastrutture con i servizi", mentre Jacopo Riccardi di Regione Liguria, che da tempo si occupa di ZIs ha fatto il punto sulla situazione attuale: "Riteniamo che la piena operatività possa arrivare nei primi mesi del 2025; chiudendo la parte istruttoria, abbiamo già chiesto la costituzione del comitato di indirizzo, anche senza i nomi dei componenti. Se così fosse ci impegniamo per avere già a disposizione i crediti di imposta, essenziali per le imprese". E l'avvocato Lorenzo Ugolini dello Studio Legale Lca ha chiarito quali sono le semplificazioni possibili: "amministrative, regionali, doganali, zone franche. Non sono provvedimenti per portare in un'area dei container: sarebbe intellettualmente deprimente". Il padrone di casa, Lorenzo Cuocolo, presidente di Fondazione Carige ha invece, parlato, nella sua veste di legale, della Fondazione in partecipazione per sostenere la Green Logistic Valley: "comunità è la chiave di lettura del progetto. Vogliamo creare una Fondazione che sia uno strumento elastico, che consenta di entrare o di uscire in qualsiasi momento. E con al centro il tema della sostenibilità sociale, particolarmente sentito in una zona come la Valpolcevera, in grande sofferenza sotto questo profilo". A chiudere la mattinata il viceministro Edoardo Rixi che nel suo intervento ha ribadito l'essenzialità delle infrastrutture e le necessità di completare le opere già avviate per "aiutare i porti ad avere tutto il meglio possibile per essere competitivi. E Genova potrà esserlo se avrà a disposizione gli stessi strumenti che ha Trieste". Sulla Green Logistic Valley il ragionamento di Rixi è più ampio: "È un'idea intelligente ed è importante coinvolgere i giovani ed il territorio anche attraverso la digitalizzazione. E bene anche l'idea di produrre qui ed esportare: per noi il commercio con l'estero è vitale". Oggi, mercoledì 23 ottobre, la seconda giornata di "Liguria Trade and Investment Forum"; dalle 9.00 andrà in scena "The Greater Bay Area: business opportunities and future trends between Italy and China". L'evento è stato organizzato da Spediporto in collaborazione con Iccf Italy China Council Foundation, Associazione Italia-Hong Kong, Italian Chamber of Commerce Hong Kong-Macao, Htdc, con il patrocinio di International Propeller Club e vuole approfondire le possibilità di ulteriore sviluppo dei rapporti commerciali tra il nostro paese e, in particolare, la Liguria e la Cina, sicuramente uno dei mercati che più importanti e con il quale, già in occasione di una recente missione, sono state gettate le basi per possibili, interessanti sviluppi.

Liguria Trade and Investment Forum, proposta costituzione tavolo permanente per business con Hong Kong

La seconda giornata di "Liguria Trade and Investment Forum", organizzato da Spediporto in collaborazione con Clickutility Team e il supporto di Shenzhen European Office ha sancito una sempre maggior vicinanza tra **Genova**, la Liguria, l'Italia e la Greater Bay Area, tanto che è stata proposta la costituzione di un tavolo permanente che lavori a possibili business con Hong Kong. Il tema dei possibili business ha riempito la Sala Arazzo di Fondazione Carige per un incontro dagli alti contenuti per lo spessore dei relatori. Ottimista per un futuro di rapporti stretti anche il presidente di Liguria International Carlo Golda mentre Alessandro Zadro, ricercatore di Italy China Council Foundation ha delineato lo "stato dell'arte" dell'economia cinese dove si registra, in questo momento, un calo dell'export e una spinta a rilanciare i consumi interni mentre, sotto il profilo occupazionale, in sofferenza sono soprattutto i più giovani. Ma cosa può offrire le Greater Bay Area? Yudan Zang, dell'ufficio relazioni internazionali del distretto di Nansha, ha invitato le aziende italiane (e liguri) a investire nella zona come già altre imprese del nostro paese hanno fatto negli ultimi 20 anni e ha lanciato un appello al **porto** di **Genova** definito

"interessantissimo". E Chris Lo, Direttore per l'Europa di HKTDC ha rafforzato il concetto, con i dati sugli investimenti (4,5 trilioni di dollari, in buona parte stranieri), supportati da agevolazioni fiscali e sottolineando anche l'attenzione verso l'innovazione (a Hong Kong ospitate 4200 start up). Al di là del quadro economico, interessante il contributo di Wang Ban, rappresentante per l'Europa di Shenzhen, che ha ricordato come la città, nata nel 1979, abbia "20 milioni di abitanti e un'età media di appena 32 anni". Come dire, uno sguardo verso il futuro. La tavola rotonda conclusiva ha fornito ulteriori spunti a cominciare da Giampaolo Botta, Direttore Generale Spediporto che ha voluto il convegno e che ha sottolineato il significato dell'unità d'intenti: «Piccole e medie imprese - ha detto Botta - si aggregano, in modo da poter offrire i loro servizi ai mercati orientali. La Zls in dirittura d'arrivo? Un altro elemento davvero importante per i rapporti con i partner orientali». Su come approcciare questi mercati Francesco Vitali di Deloitte e vicepresidente della Camera di Commercio italiana di Hong Kong e Macao è stato chiaro: «Per investire qui bisogna presentarsi come sistema, essere preparati. Ci sono molti settori sui quali si può operare, dall'hi-tech all'automotive, dalla moda all'alimentare fino alla green economy; il tutto approfittando anche di importanti agevolazioni fiscali». Altri scenari sono stati descritti da Alessandro Pedrinoni, anch'esso della Camera di Commercio Italiana a Hong Kong che ha parlato di una "governance molto efficiente", mentre Stefano De Paoli, che lavora per il dipartimento governativo di Hong Kong che assiste le imprese interessate ad investire, oltre a lanciare l'idea del tavolo permanente ha lanciato un appello: «Imprese liguri, genovesi, aprite fisicamente



La seconda giornata di "Liguria Trade and Investment Forum", organizzato da Spediporto in collaborazione con Clickutility Team e il supporto di Shenzhen European Office ha sancito una sempre maggior vicinanza tra Genova, la Liguria, l'Italia e la Greater Bay Area, tanto che è stata proposta la costituzione di un tavolo permanente che lavori a possibili business con Hong Kong. Il tema dei possibili business ha riempito la Sala Arazzo di Fondazione Carige per un incontro dagli alti contenuti per lo spessore dei relatori. Ottimista per un futuro di rapporti stretti anche il presidente di Liguria International Carlo Golda mentre Alessandro Zadro, ricercatore di Italy China Council Foundation ha delineato lo "stato dell'arte" dell'economia cinese dove si registra, in questo momento, un calo dell'export e una spinta a rilanciare i consumi interni mentre, sotto il profilo occupazionale, in sofferenza sono soprattutto i più giovani. Ma cosa può offrire le Greater Bay Area? Yudan Zang, dell'ufficio relazioni internazionali del distretto di Nansha, ha invitato le aziende italiane (e liguri) a investire nella zona come già altre imprese del nostro paese hanno fatto negli ultimi 20 anni e ha lanciato un appello al porto di Genova definito "interessantissimo". E Chris Lo, Direttore per l'Europa di HKTDC ha rafforzato il concetto, con i dati sugli investimenti (4,5 trilioni di dollari, in buona parte stranieri), supportati da agevolazioni fiscali e sottolineando anche l'attenzione verso l'innovazione (a Hong Kong ospitate 4200 start up). Al di là del quadro economico, interessante il contributo di Wang Ban, rappresentante per l'Europa di Shenzhen, che ha ricordato come la città, nata nel 1979, abbia "20 milioni di abitanti e un'età media di appena 32 anni". Come dire, uno sguardo verso il futuro. La tavola rotonda conclusiva ha fornito ulteriori spunti a cominciare da Giampaolo Botta, Direttore Generale Spediporto che ha voluto il convegno e che ha sottolineato il significato dell'unità d'intenti: «Piccole e medie imprese - ha detto

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

un vostro ufficio in Hong Kong. È quella vera opportunità». Una parola, opportunità legata alla Greater Bay Area, ribadita e rafforzata da Riccardo Fuochi , presidente dell'Associazione Italia Hong Kong che ha chiuso i lavori del convegno.

ZIs Liguria: l'appoggio dei candidati alle elezioni regionali

Giulia Sarti

GENOVA C'erano tutti ieri nella sala Arazzo di Fondazione Carige per il convegno su ZIs e Green Logistic Valley che ha aperto Liguria Trade and Investment Forum, la due giorni organizzata da Spediporto in collaborazione con Clickutility Team e il supporto di Shenzhen European Office. Gli interventi hanno visto infatti una grande partecipazione, tra gli altri, anche dei due candidati alle elezioni regionali dei prossimi giorni Marco Bucci e Andrea Orlando. Ad aprire i lavori sul tema il direttore generale Spediporto Giampaolo Botta che ha sottolineato come il progetto della Green Logistic Valley sia lontano da alcune false narrazioni, ma voglia seguire anche quanto descritto dal rapporto UNCTAD del 2019 che sottolinea come sia necessario puntare sullo sviluppo ambientale e sociale. E l'inclusione -ha aggiunto- è centrale nel nostro progetto. Nella valle entra la Valpolcevera ma anche l'aeroporto, dove da qualche mese opera la Società Consortile GOAS, presieduta dal presidente di Spediporto Andrea Giachero. Proprio Giachero ha sottolineato in tal senso, e inserita nella Zona logistica semplificata, la necessità di raddoppiare i volumi delle merci movimentate al Colombo anche rispetto ai tempi d'oro dello scalo. Possiamo diventare centrali per il basso Piemonte, il Ponente, l'alta Toscana. E la ZIs è uno strumento fondamentale. I temi in agenda sono anche diventati momento di confronto a distanza tra Bucci e Orlando, a cinque giorni dal voto. Bucci ha elogiato il progetto Green Logistic Valley, ribadendo poi come le infrastrutture siano indispensabili e vadano costruite anche per risparmiare due milioni di camion. Servono interventi per rendere più snelli i controlli sanitari, i servizi doganali in genere e per favorire la digitalizzazione. E poi l'autonomia: Genova è simile a Trieste come caratteristiche anche geografiche; ma il Friuli Venezia Giulia è regione autonoma. Potremmo esserlo anche noi. Andrea Orlando, ha ribadito di essere d'accordo con la realizzazione delle grandi opere attraverso il PNRR, rivendicando anche il suo supporto, nel 2017 alla nascita delle ZIs. Ora siamo ai piani attuativi e questa è un'idea innovativa e illuminata da supportare anche per il rapporto con il territorio. Tra gli interventi tecnici anche quello del Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale Federica Montaresi che ha raccontato il lavoro svolto per l'avvio della ZIs spezzina che attende l'istituzione formale. Per quella ligure si pensa, che la piena operatività possa arrivare nei primi mesi del 2025. A chiudere la mattinata il vice ministro Edoardo Rixi che nel suo intervento ha ribadito l'essenzialità delle infrastrutture e le necessità di completare le opere già avviate per aiutare i porti ad avere tutto il meglio possibile per essere competitivi. E Genova potrà esserlo se avrà a disposizione gli stessi strumenti che ha Trieste. Sulla Green Logistic Valley il ragionamento di Rixi è più ampio: È un'idea intelligente ed è importante coinvolgere i giovani ed il territorio anche attraverso la digitalizzazione. E bene anche l'idea di



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

produrre qui ed esportare: per noi il commercio con l'estero è vitale.

Primo Magazine

Genova, Voltri

Tavolo di lavoro per i possibili business con Hong Kong

23 ottobre 2024 - La seconda giornata di "Liguria Trade and Investment Forum", organizzato da Spediporto in collaborazione con Clickutility Team e il supporto di Shenzhen European Office ha sancito una sempre maggior vicinanza tra **Genova**, la Liguria, l'Italia e la Greater Bay Area, tanto che è stato proposta la costituzione di un tavolo permanente che lavori a possibili business con Hong Kong. Il tema dei possibili business ha riempito la Sala Arazzo di Fondazione Carige per un incontro dagli alti contenuti per lo spessore dei relatori. Dopo il saluto del Vicesindaco di **Genova** Pietro Piciocchi, presente in Estremo Oriente mesi fa con la delegazione organizzata da Spediporto, il Console italiano Carmelo Ficarra e Mario Boselli, Chairman di Italy China Council Foundation, hanno sottolineato la centralità di Hong Kong nello scenario economico internazionale mentre Paola Bellusci, Direttrice dell'Italian Chamber of Commerce ha ricordato l'importanza di quest'area per l'export italiano. Ottimista per un futuro di rapporti stretti anche il Presidente di Liguria International Carlo Golda mentre Alessandro Zadro, ricercatore di Italy China Council Foundation ha delineato lo "stato dell'arte" dell'economia cinese dove si registra, in questo momento, un calo dell'export e una spinta a rilanciare i consumi interni mentre, sotto il profilo occupazionale, in sofferenza sono soprattutto i più giovani. Ma cosa può offrire le Greater Bay Area? Yudan Zang, dell'Ufficio Relazioni Internazionali del Distretto di Nansha, ha invitato le aziende italiane (e liguri) a investire nella zona come già altre imprese del nostro paese hanno fatto negli ultimi 20 anni ed ha lanciato un appello al **porto di Genova** definito "interessantissimo". E Chris Lo, Direttore per l'Europa di HKTDC ha rafforzato il concetto, con i dati sugli investimenti (4,5 trilioni di dollari, in buona parte stranieri), supportati da agevolazioni fiscali e sottolineando anche l'attenzione verso l'innovazione (a Hong Kong ospitate 4200 start up). Al di là del quadro economico, interessante il contributo di Wang Ban, rappresentante per l'Europa di Shenzhen, che ha ricordato come la città, nata nel 1979, abbia "20 milioni di abitanti e un'età media di appena 32 anni". Come dire, uno sguardo verso il futuro. La tavola rotonda conclusiva ha fornito ulteriori spunti a cominciare da Giampaolo Botta, Direttore Generale Spediporto che ha fortemente voluto il convegno e che ha sottolineato il significato dell'unità d'intenti: "Piccole e medie imprese - ha detto Botta - si aggregano, in modo da poter offrire i loro servizi ai mercati orientali. La ZLS in dirittura d'arrivo? Un altro elemento davvero importante per i rapporti con i partner orientali". Su come approcciare questi mercati Francesco Vitali di Deloitte e Vice Presidente della Camera di Commercio italiana di Hong Kong e Macao è stato chiaro: "per investire qui bisogna presentarsi come sistema, essere preparati. Ci sono molti settori sui quali si può operare, dall'hi-tech all'automotive, dalla



Primo Magazine

Genova, Voltri

moda all'alimentare fino alla green economy; il tutto approfittando anche di importanti agevolazioni fiscali". Altri scenari sono stati descritti da Alessandro Pedrinoni, anch'esso della Camera di Commercio Italiana a Hong Kong che ha parlato di una "governance molto efficiente", mentre Stefano De Paoli, che lavora per il Dipartimento governativo di Hong Kong che assiste le imprese interessate ad investire, oltre a lanciare l'idea del tavolo permanente ha lanciato un appello: "imprese liguri, genovesi, aprite fisicamente un vostro ufficio in Hong Kong. E' quella vera opportunità". Una parola, opportunità legata alla Greater Bay Area, ribadita e rafforzata da Riccardo Fuochi, Presidente dell'Associazione Italia Hong Kong che ha chiuso i lavori del convegno.

Caso Spinelli, Culmv: "Basta liti tra giganti nei tribunali, ci rimette il lavoro"

di Elisabetta Biancalani GENOVA - Continuiamo a cercare di capire come cambiano o cambieranno gli assetti in porto dopo la sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la concessione del Genoa Port Terminal di Spinelli a Genova. E a raccogliere commenti. Oggi incontriamo Antonio Benvenuti, console della Culmv Antonio Benvenuti, questione del Consiglio di Stato che ha di fatto revocato, dopo un ricorso presentato dal Terminal Sech, la concessione al Genoa Port Terminal di Spinelli, 170 dipendenti, immagino anche ore e giornate di lavoro vostre. Come ha reagito intanto a questa sentenza che ha sconvolto abbastanza gli equilibri già un po' labili del porto di Genova? "Come per tutte le sentenze, quando c'è qualcosa in ballo di interesse. Io credo che l'incontro che ha fatto l'Autorità portuale con l'azienda propenda alla verifica di una soluzione giuridica, poi dipenderà anche dai ricorsi forse, ma evidentemente se l'hanno fatto in Prefettura vuol dire che c'è una motivazione da ricercare dal punto di vista giuridico. Credo che sia stato giusto che anche il sindacato abbia fatto una richiesta di garanzia occupazionale, di continuità operativa nel terminal. Ma io vi dico la verità, noi abbiamo 8.000 giornate medie che facciamo quest'anno, dato del '23 e faremo un po' di più forse nel '24 nel terminal, come un secondo giro dopo i loro dipendenti che sono primari da questo punto di vista, ci interessa perché c'è il nostro pezzo di lavoro, non il più grosso, ma il nostro pezzo di lavoro. Il problema che vedo però è che questa vicenda è in mezzo proprio agli atti dei gruppi concessionari, grandi gruppi economici di terminalisti o armatori che si muovono, muovono traffici, muovono volume, hanno delle concessioni e spesso quello che diventa un contenzioso, che può essere un contenzioso di mercato per chi è più forte, per chi porta di più, poi diventa una questione che va a finire per i tribunali da questo punto di vista. Quindi è evidente che questa vicenda richiama il piano regolatore portuale del 2001 che non poteva vedere cosa è successo in tutti questi anni per quanto riguarda i flussi di lavoro, le tipologie del lavoro e anche perché il mercato è così, è aperto e intervengono nuovi soggetti. Ci sono contenitori, traghetti e le merci varie sono praticamente sparite, a parte un terminal. Quindi da questo punto di vista un piano regolatore è quello che può mettere insieme le cose e fare una fotografia oggi. Mi sembra che i protagonisti siano le quote azionarie dei grandi gruppi, acquisite all'interno delle precedenti concessioni, cioè tu non è che puoi vendere una concessione, però puoi acquisire quote azionarie del gruppo che ha la concessione. Se la vicenda è di questo tipo qui, chi è protagonista sono coloro che hanno acquisito o lasciato quote azionarie, poi uno evidentemente può anche debordare su delle previsioni precedenti e portare migliaia di contenitori che non erano totalmente previsti nell'ambito della concessione, quindi poi ci sono problemi anche di interessi che si muovono, ma io non voglio fare qualche rapporto di forza



di Elisabetta Biancalani GENOVA - Continuiamo a cercare di capire come cambiano o cambieranno gli assetti in porto dopo la sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la concessione del Genoa Port Terminal di Spinelli a Genova. E a raccogliere commenti. Oggi incontriamo Antonio Benvenuti, console della Culmv Antonio Benvenuti, questione del Consiglio di Stato che ha di fatto revocato, dopo un ricorso presentato dal Terminal Sech, la concessione al Genoa Port Terminal di Spinelli, 170 dipendenti, immagino anche ore e giornate di lavoro vostre. Come ha reagito intanto a questa sentenza che ha sconvolto abbastanza gli equilibri già un po' labili del porto di Genova? "Come per tutte le sentenze, quando c'è qualcosa in ballo di interesse. Io credo che l'incontro che ha fatto l'Autorità portuale con l'azienda propenda alla verifica di una soluzione giuridica, poi dipenderà anche dai ricorsi forse, ma evidentemente se l'hanno fatto in Prefettura vuol dire che c'è una motivazione da ricercare dal punto di vista giuridico. Credo che sia stato giusto che anche il sindacato abbia fatto una richiesta di garanzia occupazionale, di continuità operativa nel terminal. Ma io vi dico la verità, noi abbiamo 8.000 giornate medie che facciamo quest'anno, dato del '23 e faremo un po' di più forse nel '24 nel terminal, come un secondo giro dopo i loro dipendenti che sono primari da questo punto di vista, ci interessa perché c'è il nostro pezzo di lavoro, non il più grosso, ma il nostro pezzo di lavoro. Il problema che vedo però è che questa vicenda è in mezzo proprio agli atti dei gruppi concessionari, grandi gruppi economici di terminalisti o armatori che si muovono, muovono traffici, muovono volume, hanno delle concessioni e spesso quello che diventa un contenzioso, che può essere un contenzioso di mercato per chi è più forte, per chi porta di più, poi diventa una questione che va a finire per i tribunali da questo punto di vista. Quindi è evidente che questa vicenda richiama il piano regolatore portuale del 2001 che non poteva vedere cosa è successo in tutti questi anni per quanto riguarda i flussi di lavoro, le tipologie del lavoro e anche perché il mercato è così, è aperto e intervengono nuovi soggetti. Ci sono contenitori, traghetti e le merci varie sono praticamente sparite, a parte un terminal. Quindi da questo punto di vista un piano regolatore è quello che può mettere insieme le cose e fare una fotografia oggi. Mi sembra che i protagonisti siano le quote azionarie dei grandi gruppi, acquisite all'interno delle precedenti concessioni, cioè tu non è che puoi vendere una concessione, però puoi acquisire quote azionarie del gruppo che ha la concessione. Se la vicenda è di questo tipo qui, chi è protagonista sono coloro che hanno acquisito o lasciato quote azionarie, poi uno evidentemente può anche debordare su delle previsioni precedenti e portare migliaia di contenitori che non erano totalmente previsti nell'ambito della concessione, quindi poi ci sono problemi anche di interessi che si muovono, ma io non voglio fare qualche rapporto di forza

economico tra questi operatori che sono tutti di primissime categorie oggi come oggi, sono partiti diversamente dal 2001, la bugna nasce qua, poi il problema è che di fondo l'uso delle banchine, diciamo così, demaniali e finisce spesso nei tribunali. Io penso che in un porto di queste dimensioni non dovresti arrivare ai punti di andare in tribunale per una vicenda che è fondamentale, ma che evidentemente poteva essere affrontata a suo tempo in maniera diversa , poi ho capito che le concessioni vengono date e vengono assicurate anche dall'**Autorità portuale**, quindi ci sono tutti i requisiti, ma perché bisogna andare nei tribunali? Da questo punto di vista, però lì nasce il problema, perché si poteva trovare un accordo , ma non è che posso conoscere tutto. Per me sinceramente i lavoratori sono più importanti a questo punto perché sono un po' in ombra, cioè diciamo così, la prospettiva di questi 170 lavoratori, a parte l'indotto che comunque può trovare una sua collocazione, ma questi 170 lavoratori sono dentro al terminal e operano da anni dentro a quel terminal, noi ci facciamo il nostro pezzo di giornate a fianco a questi lavoratori, i lavoratori non vanno in tribunale, quindi bisogna che qualcuno ragioni sul fatto che bisogna tutelarli , perché poi se non vanno in tribunale poi magari però fanno sciopero e magari poi fermano il terminal e magari è un problema del porto, non è un problema di circa 170 persone che possono essere più o meno spostate o non so che, no, lì c'è un terminal che funziona, cioè fa 600.000 contenitori , non puoi più fare i contenitori, studiate, i giuristici ci sono apposta, fategli fare un po' e un po', dopo di che questa roba qua non può essere defalcata dicendo 'va beh, lì chiudi e via tutti', c'è della gente, ci siamo anche noi a lavorare e non è che li buttiamo, quindi voglio fare la parte di quelli che sono in ombra , perché sennò tutti i giorni sui giornali c'è l'aspetto giuridico, si è capito, d'accordo, ma non litigate così, siete grossi, va bene , anche perché se si fa la diga ci stanno tutti, credo".

Verso la Green Logistic Valley

Si avvicina la creazione di una Zona Logistica Semplificata in Valpolcevera, un progetto su cui Spediporto insiste da anni. L'obiettivo: una Green Logistic Valley dove coesistano lavoro, inclusione sociale e rispetto dell'ambiente. Perché le merci contenute in milioni di container in arrivo nel porto di Genova, dopo il transito, sono lavorate oltre Appennino? Perché non sviluppare occupazione e mercato sul territorio? La soluzione indicata dagli spedizionieri genovesi è quella di creare in Valpolcevera una ZLS, zona logistica semplificata, per attirare attività economiche e lavoro. E intorno alla ZLS, una Green Logistic Valley per uno sviluppo sostenibile e con attenzione all'inclusione. A breve saranno svelati i nomi di chi aderirà alla Fondazione di partecipazione alla Green Logistic Valley, costituita da Spediporto insieme ad altre realtà associative e territoriali.



Shipping Italy

Genova, Voltri

A Genova prende il via il tombamento di Calata Concenter

Con alcuni mesi di ritardo, sono cominciati oggi i lavori di tombamento di Calata Concenter, specchio acqueo ai piedi della Lanterna nel porto di Genova. Lo rivela un'ordinanza della Capitaneria di porto con cui si dà contezza dell'avvio del "Lotto A del Tunnel Subportuale - Attività propedeutica all'avvio dei lavori. Opera a mare Calata Concenter con esecuzione delle sole pareti combinate combi-wall". Il documento impartisce prescrizioni alle unità in transito, segnalando che i lavori si protrarranno fino a metà ottobre 2025 e che Autostrade per l'Italia li ha affidati a Fincantieri Infrastructure Opere Marittime senza procedura a evidenza pubblica, a dispetto dell'accordo con le istituzioni dell'ottobre 2021 sul tunnel, che a tale modalità l'avrebbe impegnata. Le operazioni sarebbero dovute iniziare quasi quattro mesi fa, ma la locale Soprintendenza eccepì mai chiarite inottemperanze alle condizioni poste per autorizzare il riempimento, il cui inserimento nel programma straordinario delle opere portuali dell'Autorità di sistema portuale di Genova è stata una delle pratiche che hanno recentemente portato al patteggiamento l'imprenditore Aldo Spinelli, l'ex presidente dell'ente Paolo Emilio Signorini e l'ex presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il primo accusato di aver corrotto gli altri due anche per facilitare tale pratica, utile alla realizzazione dei propri desiderata di concessionario: il riempimento di Concenter, con quello delle limitrofe calate, è infatti parte di un disegno che Spinelli aveva anche formalizzato in un'istanza all'Adsp, per la realizzazione di un terminal container da 360mila mq dotato di 1,8 km di banchina). Ad ogni modo lo stop della Soprintendenza portò Aspi a cercare un'alternativa per quella che, da progetto, è la prima destinazione del materiale di risulta degli scavi del tunnel, tanto da presentare nelle scorse settimane un'istanza per l'area adiacente cosiddetta dell'ex carbonile, in concorrenza con svariati altri soggetti fra cui lo stesso gruppo Spinelli. Istanza che oggi potrebbe quindi essere accantonata. A.M.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Forum dello Shipping, undicesima edizione: appuntamento a Genova il 5 dicembre

Due le sessioni di lavoro. La prima intitolata "Dalla crisi del Mar Rosso al nuovo green deal: come cambia la logistica globale", la seconda "Le frontiere della sostenibilità: investimenti, obiettivi, professioni". Per informazioni e iscrizioni (la partecipazione è gratuita): forum@themeditelegraph.com Sarà l'auditorium dell'Acquario di **Genova** a ospitare l'undicesima edizione del Forum " Shipping and Intermodal Transport ", organizzato da The MediTelegraph, Il Secolo XIX, L'Avvisatore Marittimo e Ttm, testate appartenenti al gruppo Blue Media. " Il tempo della difesa / Shipping, logistica, porti: le prossime mosse per affrontare la situazione geopolitica e i rischi tecnologici " il titolo dell'evento. I principali protagonisti della blue economy, giovedì 5 dicembre con inizio alle 9.30, affronteranno i temi di maggiore attualità, animando quello che è diventato nel corso degli anni il più seguito evento del settore. Dopo i saluti delle autorità e del direttore del Secolo XIX , Michele Brambilla, la mattinata proseguirà con due sessioni di lavoro. La prima intitolata "Dalla crisi del Mar Rosso al nuovo green deal: come cambia la logistica globale", la seconda "Le frontiere della sostenibilità: investimenti, obiettivi, professioni". Il forum si concluderà con un networking lunch. A questo indirizzo è disponibile la versione integrale del decimo Forum (dicembre 2023). Per informazioni e iscrizioni (la partecipazione è gratuita): forum@themeditelegraph.com.



(Sito) Ansa

La Spezia

Confindustria Spezia, "Porto Carrara con Livorno mossa illogica"

"I porti della Spezia e Marina di Carrara sono parte integrante di un'area economica unica. Confindustria La Spezia ritiene che sarebbe dannoso, forse soprattutto per il porto di Marina di Carrara, tornare a vecchie divisioni ampiamente superate nella realtà dei fatti". E' questa la posizione di Confindustria La Spezia affidata a una nota che esprime la posizione di Via Don Minzoni in merito alla ventilata ipotesi di accorpare il porto apuano all'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale con Livorno e Piombino. La proposta viene dal gruppo leghista al consiglio regionale toscano, ma ha trovato anche i voti della maggioranza. "Confindustria La Spezia, in questi ultimi giorni di campagna elettorale per il rinnovo della presidenza della Regione Liguria, aveva deciso di astenersi dall'esprimere pubblicamente le proprie valutazioni in merito alla proposta. Ma ritiene doveroso rimarcare che, in un'epoca di grandi e repentini cambiamenti come quella in atto, è necessario avere la capacità di superare i condizionamenti della logica dei campanili e dei confini amministrativi". Dal 2016, data della creazione dell'Adsp del Mar Ligure Orientale, "l'aumento dei traffici e l'uscita dalla monocultura del marmo per il porto di Marina di Carrara si è potuta realizzare tramite una stretta collaborazione e osmosi fra le due realtà portuali e fra imprenditori aventi punti di contatto e interessi in comune molto più frequenti, anche per vicinanza geografica, rispetto alla realtà di Livorno - sottolinea la Confindustria spezzina -. Non ci si può limitare a considerare solamente le attività legate al porto mercantile, ma si deve ampliare anche alle attività della nautica e delle costruzioni dei super yacht. La provincia della Spezia e quella di Massa Carrara hanno visto consolidarsi la presenza in entrambi i territori degli stessi leader mondiali nel comparto della costruzione dei super yacht e sarebbe illogico e sicuramente dannoso per questo importante comparto produttivo dividere le due realtà".



Città della Spezia

La Spezia

La Confindustria spezzina: "Superare campanili e confini amministrativi, porti di Spezia e Marina di Carrara parte integrante di un'area economica unica"

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Mentre, nel corso di una conferenza stampa, il presidente Mario Gerini aveva risposto il suo personale punto di vista (leggi qui) a precisa domanda di Città della Spezia , la Confindustria spezzina, visto il particolare momento della campagna elettorale per il rinnovo della presidenza di Regione Liguria, aveva invece deciso di astenersi dall'esprimere pubblicamente le proprie valutazioni in merito alla proposta formulata di far uscire il porto di Marina di Carrara dalla giurisdizione dell'**Autorità Portuale** del Mar Ligure Orientale della quale è parte anche il porto della Spezia, e fare andare il porto apuano sotto la giurisdizione dell'**Autorità Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale, che già unisce Livorno e Piombino. Viste però le dichiarazioni apparse nei giorni scorsi sugli organi di stampa, Confindustria La Spezia ritiene "doveroso rimarcare la propria posizione - fanno sapere in una nota gli industriali di Via Ceccardo Ceccardi Roccatagliata -, in considerazione della necessità di pianificare e governare lo sviluppo economico-sociale in un'epoca di grandi e repentini cambiamenti come quella in atto", valutando "che sia necessario avere la capacità di

superare i condizionamenti della logica "dei campanili" e dei confini amministrativi" "I due porti - si legge nel comunicato - sempre più negli anni hanno consolidato il fatto che sono parte integrante di un'area economica unica". Ecco perché l'associazione ritiene che "sarebbe dannoso, forse soprattutto per il porto di Marina di Carrara, tornare a vecchie divisioni ampiamente superate nella realtà dei fatti. In primo luogo, si ritiene opportuno effettuare un'analisi obiettiva sugli sviluppi e sulla crescita registrati dal 2016 dal porto di Marina di Carrara. Crediamo che aver messo a patrimonio comune le esperienze e le professionalità delle due strutture operative abbia avvantaggiato entrambi i porti in egual misura, tralasciando, volutamente, di ricordare le opportunità di investimenti derivanti da essere parte integrante dell'**Autorità Portuale** del Mar Ligure Orientale godute dal porto di Marina di Carrara. A conferma ulteriore della bontà della scelta a suo tempo fatta, per stessa ammissione del Sig. Sindaco di Carrara , la comunità locale è prossima all'approvazione del piano regolatore **portuale** atto pianificatorio atteso da oltre 40 anni". La Confindustria entra ancor più nel merito: "Non può sfuggire a nessuno che l'aumento dei traffici e l'uscita dalla monocultura del marmo si sia potuta realizzare tramite una stretta collaborazione e osmosi fra le due realtà portuali e fra imprenditori aventi punti di contatto ed interessi in comune molto più frequenti , anche per vicinanza geografica, rispetto alla realtà di Livorno. Come non può sfuggire a nessuno che parlando di **Autorità portuale** non ci si può limitare a considerare solamente le attività legate al porto mercantile, ma si deve ampliare anche alle attività della nautica e delle



10/23/2024 11:21

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Mentre, nel corso di una conferenza stampa, il presidente Mario Gerini aveva risposto il suo personale punto di vista (leggi qui) a precisa domanda di Città della Spezia , la Confindustria spezzina, visto il particolare momento della campagna elettorale per il rinnovo della presidenza di Regione Liguria, aveva invece deciso di astenersi dall'esprimere pubblicamente le proprie valutazioni in merito alla proposta formulata di far uscire il porto di Marina di Carrara dalla giurisdizione dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale della quale è parte anche il porto della Spezia, e fare andare il porto apuano sotto la giurisdizione dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che già unisce Livorno e Piombino. Viste però le dichiarazioni apparse nei giorni scorsi sugli organi di stampa, Confindustria La Spezia ritiene "doveroso rimarcare la propria posizione - fanno sapere in una nota gli industriali di Via Ceccardo Ceccardi Roccatagliata -, in considerazione della necessità di pianificare e governare lo sviluppo economico-sociale in un'epoca di grandi e repentini cambiamenti come quella in atto", valutando "che sia necessario avere la capacità di superare i condizionamenti della logica "dei campanili" e dei confini amministrativi" "I due porti - si legge nel comunicato - sempre più negli anni hanno consolidato il fatto che sono parte integrante di un'area economica unica". Ecco perché l'associazione ritiene che "sarebbe dannoso, forse soprattutto per il porto di Marina di Carrara, tornare a vecchie divisioni ampiamente superate nella realtà dei fatti. In primo luogo, si ritiene opportuno effettuare un'analisi obiettiva sugli sviluppi e sulla crescita registrati dal 2016 dal porto di Marina di Carrara. Crediamo che aver messo a patrimonio comune le esperienze e le professionalità delle due strutture operative abbia avvantaggiato entrambi i porti in egual misura, tralasciando, volutamente, di ricordare le opportunità di investimenti derivanti da essere parte integrante dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale godute dal porto di Marina di Carrara. A conferma ulteriore della bontà della scelta a suo tempo fatta, per stessa ammissione del Sig. Sindaco di Carrara , la comunità locale è prossima all'approvazione del piano regolatore portuale atto pianificatorio atteso da oltre 40 anni". La Confindustria entra ancor più nel merito: "Non può sfuggire a nessuno che l'aumento dei traffici e l'uscita dalla monocultura del marmo si sia potuta realizzare tramite una stretta collaborazione e osmosi fra le due realtà portuali e fra imprenditori aventi punti di contatto ed interessi in comune molto più frequenti , anche per vicinanza geografica, rispetto alla realtà di Livorno. Come non può sfuggire a nessuno che parlando di Autorità portuale non ci si può limitare a considerare solamente le attività legate al porto mercantile, ma si deve ampliare anche alle attività della nautica e delle

Città della Spezia

La Spezia

costruzioni dei superyacht. La provincia della Spezia e quella di Massa Carrara hanno visto consolidarsi la presenza in entrambi i territori degli stessi leader mondiali nel comparto della costruzione dei super yacht e sarebbe illogico e sicuramente dannoso per questo importante comparto produttivo dividere le due realtà. Tutti devono ragionare con una visione di sviluppo economico e sociale che non guardi il passato ma sia protesa al futuro, considerando i due porti componenti di una unica Area vasta e come tali devono essere governati". E, infine, per quanto concerne la governance, Confindustria La Spezia "rigetta con fermezza l'ipotesi di una spartizione delle cariche in una logica territoriale, figlia di vecchie logiche spartitorie, in quanto si ritiene che debba essere premiata la professionalità, la capacità di visione, la profonda conoscenza dei territori interessati e non l'appartenenza".

Citta della Spezia

La Spezia

Antonini, l'intervista: "Dalle battaglie in aula alla trincea politica per Orlando vincente. Non ho niente contro porto e turismo, ma vanno gestiti meglio"

Tra i cinque candidati della lista "Andrea Orlando presidente", che sostiene l'elezione del tre volte ministro spezzino alla guida della Regione Liguria, c'è un nome ben noto tra gli ambientalisti e gli attivisti spezzini, quello di Valentina Antonini. A 52 anni, dopo 20 di professione da avvocato penalista, Antonini ha infatti deciso di correre per un posto in consiglio regionale a supporto della coalizione di centrosinistra che intende strappare il governo regionale al centrodestra dopo due mandati a guida Toti. "Faccio parte del Centro di azione giuridica della Legambiente - spiega - e anche per questa ragione, oltre alla fisiologica propensione a tutelare il nostro territorio e chi lo abita, mi sono occupata di vertenze complesse a difesa di comitati locali e singoli cittadini, maturando una specifica competenza attraverso la preziosa collaborazione con il giurista ambientale Marco Grondacci, che voglio ringraziare pubblicamente per l'impegno profuso nel lungo periodo di attività a tutt'oggi condiviso". Con la sua professione ha più volte affrontato le questioni relative alle emissioni delle navi da crociera. Trova che turismo e benessere della popolazione possano convivere o ritiene sia necessario fare una scelta? "In realtà a priori non c'è mai stata una contraddizione tra porto e città. E' il modo in cui si è sviluppato che ha prodotto i conflitti, essendosi evoluto in una logica di localizzazione indifferente, utilizzando per l'appunto una semplificazione derogatoria nella pianificazione degli spazi portuali come se la visuale fosse solo rivolta al mare senza avere alle proprie spalle una città. Per non parlare dell'ecosistema golfo. Di fatto, l'Autorità portuale ha rinunciato al suo ruolo di figura terza tra la tutela dello sviluppo dei traffici marittimi e quella del rapporto tra porto e comunità abitativa. Tutto questo ha prodotto una fascia di rispetto inadeguata, come insegnano le dimenticate prescrizioni del vecchio Piano regolatore portuale del 2006: basta vedere i dragaggi svolti sempre con la cultura della accelerazione mettendo a serio rischio le attività all'interno del golfo spezzino (come per esempio la mitilicoltura). A breve, il medesimo contesto si proporrà per la stazione crocieristica ed il terzo bacino per non parlare del dragaggio del bacino della darsena Duca degli Abruzzi in arsenale e dell'ampliamento del rigassificatore di Panigaglia. Le ultime norme del governo Meloni previste per la diga di Genova non fanno ben sperare in fatto di procedure di tutela ambientale adeguate nell'immediato. Il mio impegno sarà quello di garantire una solida programmazione che metta nella giusta correlazione le aree urbane con l'attività portuale e crocieristica, mediante la predisposizione da parte della Regione in collaborazione ad Asl di uno studio dell'impatto sanitario sul centro città e quartieri limitrofi". Direttamente collegato al tema dell'ambiente c'è appunto quello della salute. Ha più volte invocato lo svolgimento di monitoraggi sull'impatto sanitario. Quali



Tra i cinque candidati della lista "Andrea Orlando presidente", che sostiene l'elezione del tre volte ministro spezzino alla guida della Regione Liguria, c'è un nome ben noto tra gli ambientalisti e gli attivisti spezzini, quello di Valentina Antonini. A 52 anni, dopo 20 di professione da avvocato penalista, Antonini ha infatti deciso di correre per un posto in consiglio regionale a supporto della coalizione di centrosinistra che intende strappare il governo regionale al centrodestra dopo due mandati a guida Toti. "Faccio parte del Centro di azione giuridica della Legambiente - spiega - e anche per questa ragione, oltre alla fisiologica propensione a tutelare il nostro territorio e chi lo abita, mi sono occupata di vertenze complesse a difesa di comitati locali e singoli cittadini, maturando una specifica competenza attraverso la preziosa collaborazione con il giurista ambientale Marco Grondacci, che voglio ringraziare pubblicamente per l'impegno profuso nel lungo periodo di attività a tutt'oggi condiviso". Con la sua professione ha più volte affrontato le questioni relative alle emissioni delle navi da crociera. Trova che turismo e benessere della popolazione possano convivere o ritiene sia necessario fare una scelta? "In realtà a priori non c'è mai stata una contraddizione tra porto e città. E' il modo in cui si è sviluppato che ha prodotto i conflitti, essendosi evoluto in una logica di localizzazione indifferente, utilizzando per l'appunto una semplificazione derogatoria nella pianificazione degli spazi portuali come se la visuale fosse solo rivolta al mare senza avere alle proprie spalle una città. Per non parlare dell'ecosistema golfo. Di fatto, l'Autorità portuale ha rinunciato al suo ruolo di figura terza tra la tutela dello sviluppo dei traffici marittimi e quella del rapporto tra porto e comunità abitativa. Tutto questo ha prodotto una fascia di rispetto inadeguata, come insegnano le dimenticate prescrizioni del vecchio Piano

Citta della Spezia

La Spezia

altri obiettivi si pone sul fronte della sanità? "Manca un'organizzazione mirata della politica nella tutela della salute pubblica. L'Igiene ambientale dell'Asl locale, a mio avviso, è stata poco incisiva a svolgere questo compito, come dimostra l'ultima relazione sulle emissioni del porto, dove si limita a confrontare i dati delle centraline Arpal e quelli delle norme vigenti, future e linee guida Oms. Ma questo è il compito di Arpal: la Asl deve dimostrare il rischio sanitario in atto a prescindere dai limiti di legge. Sarebbe sufficiente che Asl sulla base dei dati delle centraline verificasse le punte di concentrazione degli inquinanti, valutando quanto i dati registrati possono essere significativi nella ricaduta delle malattie ambiente correlate soprattutto su soggetti a rischio (bambini e anziani, per esempio). L'obiettivo primario è quello di far funzionare la prevenzione sul territorio. Se verrò eletta, proprio in attuazione al Sistema nazionale prevenzione salute dai rischi ambientali e climatici (Snps) istituito da oltre due anni a livello nazionale allo scopo di assegnare compiti precisi alle Regioni, presenterò un disegno di legge che riordini le relazioni tra Dipartimenti di prevenzione Asl e Dipartimenti dell'Arpal per favorire l'integrazione della prevenzione sanitaria nei processi di controllo e decisionali e la riorganizzazione dei controlli ambientali in modo integrato con gli strumenti di pianificazione e programmazione in modo da realizzare una politica preventiva e di sviluppo sostenibile". Quando dice che si è candidata per proteggere il territorio in cui vive si riferisce solo alla tutela dell'ambiente o crede sia necessario difenderlo anche da altro? "Penso anche a un turismo non gestito, che porta una ricchezza per pochi travolgendo la natura stessa del nostro golfo, per non parlare delle Cinque Terre. Anche su questo occorrerà intervenire senza demonizzare lo sviluppo turistico, ma governandolo come dovrebbe fare una classe politica indipendente dalle lobby e proiettata ad una crescita di ogni categoria del commercio". Qual è la sua posizione sul biodigestore a Saliceti? "Sono contraria: il sito è inadeguato, tanto che a quanto mi risulta lo dichiara finanche la sentenza del Consiglio di Stato che ha avallato la tesi di Iren affermando un principio discutibile: gli impianti di trattamento dei rifiuti dalla raccolta differenziata non devono essere previsti dalla pianificazione pubblica. Non solo ma il sito è stato spostato in contrasto con le procedure di evidenza pubblica. Se verrò eletta tra le prime cose chiederò di annullare in autotutela il vigente Piano regionale rifiuti". E' stata critica nei confronti delle dichiarazioni della moglie del candidato del centrodestra Marco Bucci che in una intervista ha dichiarato che per non farlo urlare deve obbedirgli subito e che lavora sempre e non sa cosa succede in casa. Può spiegare la sua opinione in merito? "Credo che l'utilizzo di argomenti inerenti la vita personale dei candidati sia una logica da respingere. Poi se fosse vero quello che dice la moglie devo dire che sinceramente mi dispiace per entrambi. Come scriveva Luigi Pintor nel suo "Il Nespolo" alla fine contano gli affetti familiari "tutto il resto è vento", e se lo scriveva uno come lui che ha dedicato tutta la sua vita alla politica dobbiamo riflettere perché il voto a questa tornata può davvero portare ad un cambiamento radicale, vale a dire una gestione amministrativa del territorio ligure più democratica e inclusiva come dimostrato dal programma di Andrea Orlando". Spesso si fa ritrarre con

Citta della Spezia

La Spezia

il suo cane e da sempre dimostra attenzione verso gli animali. Cosa pensa possa fare la Regione in questo campo? "L'animale come tutti gli essere viventi è parte funzionale al nostro ecosistema, perciò è necessario rafforzare l'habitat, puntando a migliorare, come Regione, il finanziamento e il controllo di qualità di canili e gattili, compresi quelli privati". Perché, in fin dei conti, ha scelto di sostenere la candidatura di Andrea Orlando? "Perché abbiamo la stessa visione di politica del territorio, ovvero dare la priorità alla salute dei cittadini puntando alla realizzazione dell'ospedale del Felettino e costruire un ambiente funzionale alle esigenze di sviluppo economico e occupazionale, con particolare attenzione alla formazione dei giovani che ritengo essere una risorsa fondamentale". Se dovesse lanciare un messaggio finale a chi si rivolgerebbe? "Voglio lanciare un appello ai delusi dalla politica e agli indecisi: andate a votare il 27 e il 28 ottobre e scrivete 'Antonini' nella lista civica "Andrea Orlando presidente" affinché il mio impegno possa concretizzarsi".

Informazioni Marittime

La Spezia

Mar Ligure Orientale, Confindustria La Spezia: "Marina di Carrara rimanga con noi"

L'associazione degli industriali locali esprime la sua posizione in merito all'ipotesi di far tornare lo scalo toscano sotto la giurisdizione dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. L'unione fa la forza. Ne è convinta Confindustria La **Spezia** che esprime in una nota la sua decisa opposizione in merito alla proposta formulata da alcune formazioni politiche toscane di far uscire il porto di Marina di Carrara dalla giurisdizione dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale, della quale è parte anche il porto della **Spezia**, e fare tornare il porto carrarese sotto la giurisdizione dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Settentrionale con sede a Livorno. Confindustria La **Spezia**, in considerazione della necessità di pianificare e governare lo sviluppo economico-sociale in un'epoca di grandi e repentini cambiamenti come quella in atto, valuta che sia necessario avere la capacità di superare i condizionamenti della logica "dei campanili" e dei confini amministrativi. I due porti sempre più negli anni hanno consolidato il fatto che sono parte integrante di un'area economica unica; pertanto, Confindustria La **Spezia** ritiene che sarebbe dannoso, forse soprattutto per il porto di Marina di Carrara, tornare a vecchie divisioni ampiamente superate nella realtà dei fatti. In primo luogo, si ritiene opportuno effettuare un'analisi obiettiva sugli sviluppi e sulla crescita registrati dal 2016 dal porto di Marina di Carrara. "Crediamo - spiega Confindustria La **Spezia** - che aver messo a patrimonio comune le esperienze e le professionalità delle due strutture operative abbia avvantaggiato entrambi i porti in egual misura, tralasciando, volutamente, di ricordare le opportunità di investimenti derivanti da essere parte integrante dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale godute dal porto di Marina di Carrara. A conferma ulteriore della bontà della scelta a suo tempo fatta, per stessa ammissione del Sindaco di Carrara, la comunità locale è prossima all'approvazione del piano regolatore portuale atto pianificatorio atteso da oltre 40 anni". Non può sfuggire a nessuno, ribadisce Confindustria La **Spezia**, che l'aumento dei traffici e l'uscita dalla monocultura del marmo si sia potuta realizzare tramite una stretta collaborazione e osmosi fra le due realtà portuali e fra imprenditori aventi punti di contatto ed interessi in comune molto più frequenti, anche per vicinanza geografica, rispetto alla realtà di Livorno. Come non può sfuggire a nessuno che parlando di Autorità portuale non ci si può limitare a considerare solamente le attività legate al porto mercantile, ma si deve ampliare anche alle attività della nautica e delle costruzioni dei super yacht. La provincia della **Spezia** e quella di Massa Carrara hanno visto consolidarsi la presenza in entrambi i territori degli stessi leader mondiali nel comparto della costruzione dei super yacht e sarebbe illogico e sicuramente dannoso per questo importante comparto produttivo dividere le due realtà. Tutti devono ragionare con una visione di sviluppo economico e sociale che non guardi



Informazioni Marittime
Mar Ligure Orientale, Confindustria La Spezia: "Marina di Carrara rimanga con noi"

10/23/2024 13:23

L'associazione degli industriali locali esprime la sua posizione in merito all'ipotesi di far tornare lo scalo toscano sotto la giurisdizione dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. L'unione fa la forza. Ne è convinta Confindustria La Spezia, che esprime in una nota la sua decisa opposizione in merito alla proposta formulata da alcune formazioni politiche toscane di far uscire il porto di Marina di Carrara dalla giurisdizione dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale, della quale è parte anche il porto della Spezia, e fare tornare il porto carrarese sotto la giurisdizione dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Settentrionale con sede a Livorno. Confindustria La Spezia, in considerazione della necessità di pianificare e governare lo sviluppo economico-sociale in un'epoca di grandi e repentini cambiamenti come quella in atto, valuta che sia necessario avere la capacità di superare i condizionamenti della logica "dei campanili" e dei confini amministrativi. I due porti sempre più negli anni hanno consolidato il fatto che sono parte integrante di un'area economica unica; pertanto, Confindustria La Spezia ritiene che sarebbe dannoso, forse soprattutto per il porto di Marina di Carrara, tornare a vecchie divisioni ampiamente superate nella realtà dei fatti. In primo luogo, si ritiene opportuno effettuare un'analisi obiettiva sugli sviluppi e sulla crescita registrati dal 2016 dal porto di Marina di Carrara. "Crediamo - spiega Confindustria La Spezia - che aver messo a patrimonio comune le esperienze e le professionalità delle due strutture operative abbia avvantaggiato entrambi i porti in egual misura, tralasciando, volutamente, di ricordare le opportunità di investimenti derivanti da essere parte integrante dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale godute dal porto di Marina di Carrara. A conferma ulteriore della bontà della scelta a suo tempo fatta, per stessa ammissione del Sindaco di Carrara, la comunità locale è prossima all'approvazione del piano regolatore portuale atto pianificatorio atteso da oltre 40 anni". Non può sfuggire a nessuno, ribadisce Confindustria La Spezia, che l'aumento dei traffici e l'uscita dalla monocultura del marmo si sia potuta realizzare tramite una stretta collaborazione e osmosi fra le due realtà portuali e fra imprenditori aventi punti di contatto ed interessi in comune molto più frequenti, anche per vicinanza geografica, rispetto alla realtà di Livorno. Come non può sfuggire a nessuno che parlando di Autorità portuale non ci si può limitare a considerare solamente le attività legate al porto mercantile, ma si deve ampliare anche alle attività della nautica e delle costruzioni dei super yacht. La provincia della Spezia e quella di Massa Carrara hanno visto consolidarsi la presenza in entrambi i territori degli stessi leader mondiali nel comparto della costruzione dei super yacht e sarebbe illogico e sicuramente dannoso per questo importante comparto produttivo dividere le due realtà. Tutti devono ragionare con una visione di sviluppo economico e sociale che non guardi

Informazioni Marittime

La Spezia

il passato ma sia protesa al futuro, considerando i due porti componenti di una unica Area vasta e come tali devono essere governati. Per quanto concerne la governance, Confindustria La **Spezia** rigetta dunque con fermezza l'ipotesi di una spartizione delle cariche in una logica territoriale, in quanto figlia di vecchie logiche spartitorie, in quanto si ritiene che debba essere premiata la professionalità, la capacità di visione, la profonda conoscenza dei territori interessati e non l'appartenenza. Condividi Tag porti la **spezia** Articoli correlati.

Confindustria La Spezia ribadisce: "Dannoso dividere Marina di Carrara da Spezia"

Giulia Sarti

LA SPEZIA Il dibattito che si è acceso qualche settimana fa sull'ipotesi di passaggio del porto di Marina di Carrara sotto il cappello dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, lasciando così sotto quella del mar Ligure orientale solo La Spezia, va avanti. E lo fa, in Liguria, a pochi giorni dalla tornata elettorale che vedrà uscire il nuovo presidente di Regione. Proprio per questo motivo Confindustria La Spezia, in questi ultimi giorni di campagna elettorale aveva deciso di astenersi dall'esprimere pubblicamente le proprie valutazioni in merito alla proposta formulata. Viste però le dichiarazioni apparse nei giorni scorsi sugli organi di stampa -si legge in una nota della stessa Confindustria La Spezia- ritiene doveroso rimarcare la propria posizione. Confindustria La Spezia, in considerazione della necessità di pianificare e governare lo sviluppo economico-sociale in un'epoca di grandi e repentini cambiamenti come quella in atto, valuta che sia necessario avere la capacità di superare i condizionamenti della logica dei campanili e dei confini amministrativi. I due porti sempre più negli anni hanno consolidato il fatto che sono parte integrante di un'area economica unica; pertanto, Confindustria La Spezia ritiene che sarebbe dannoso, forse soprattutto per il porto di Marina di Carrara, tornare a vecchie divisioni ampiamente superate nella realtà dei fatti. Una posizione assunta anche analizzando obiettivamente i risultati di crescita registrati dal porto carrarese dal 2016. Crediamo che aver messo a patrimonio comune le esperienze e le professionalità delle due strutture operative abbia avvantaggiato entrambi i porti in egual misura, tralasciando, volutamente, di ricordare le opportunità di investimenti derivanti da essere parte integrante dell'Autorità portuale del mar Ligure orientale godute dal porto di Marina di Carrara. A conferma ulteriore della bontà della scelta a suo tempo fatta, per stessa ammissione del Sig. Sindaco di Carrara, la comunità locale è prossima all'approvazione del Piano regolatore portuale atto pianificatorio atteso da oltre 40 anni. Non può sfuggire a nessuno -si legge nel documento giunto da La Spezia- che l'aumento dei traffici e l'uscita dalla monocultura del marmo si sia potuta realizzare tramite una stretta collaborazione e osmosi fra le due realtà portuali e fra imprenditori aventi punti di contatto ed interessi in comune molto più frequenti, anche per vicinanza geografica, rispetto alla realtà di Livorno. Come non può sfuggire a nessuno che parlando di Autorità portuale non ci si può limitare a considerare solamente le attività legate al porto mercantile, ma si deve ampliare anche alle attività della nautica e delle costruzioni dei super yacht. La provincia della Spezia e quella di Massa Carrara hanno visto consolidarsi la presenza in entrambi i territori degli stessi leader mondiali nel comparto della costruzione dei super yacht e sarebbe illogico e sicuramente dannoso per questo importante comparto produttivo dividere le due realtà. Tutti devono ragionare con una visione di sviluppo economico e sociale che non guardi



Messaggero Marittimo

La Spezia

il passato ma sia protesa al futuro, considerando i due porti componenti di una unica Area vasta e come tali devono essere governati. Prima di chiudere Confindustria La Spezia puntualizza sulla governance portuale rigettando con fermezza l'ipotesi di una spartizione delle cariche in una logica territoriale, in quanto figlia di vecchie logiche spartitorie, in quanto si ritiene che debba essere premiata la professionalità, la capacità di visione, la profonda conoscenza dei territori interessati e non l'appartenenza.

The Medi Telegraph

La Spezia

Gli industriali: "I porti della Spezia e Marina di Carrara sono parte integrante di un'area economica unica"

La posizione della Confindustria spezzina sull'ipotesi di accorpare il porto apuano all'Authority del **Mar** Tirreno Settentrionale con Livorno e Piombino La Spezia - I porti della Spezia e Marina di Carrara sono parte integrante di un'area economica unica. Confindustria La Spezia ritiene che sarebbe dannoso, forse soprattutto per il porto di Marina di Carrara, tornare a vecchie divisioni ampiamente superate nella realtà dei fatti". E' questa la posizione di Confindustria La Spezia affidata a una nota che esprime la posizione di Via Don Minzoni in merito alla ventilata ipotesi di accorpare il porto apuano all'**Adsp** del **Mar** Tirreno Settentrionale con Livorno e Piombino. La proposta viene dal gruppo leghista al consiglio regionale toscano, ma ha trovato anche i voti della maggioranza. "Confindustria La Spezia, in questi ultimi giorni di campagna elettorale per il rinnovo della presidenza della Regione Liguria, aveva deciso di astenersi dall'esprimere pubblicamente le proprie valutazioni in merito alla proposta. Ma ritiene doveroso rimarcare che, in un'epoca di grandi e repentini cambiamenti come quella in atto, è necessario avere la capacità di superare i condizionamenti della logica dei campanili e dei confini amministrativi". Dal 2016, data della creazione dell'**Adsp** del **Mar Ligure Orientale**, "l'aumento dei traffici e l'uscita dalla monocultura del marmo per il porto di Marina di Carrara si è potuta realizzare tramite una stretta collaborazione e osmosi fra le due realtà portuali e fra imprenditori aventi punti di contatto e interessi in comune molto più frequenti, anche per vicinanza geografica, rispetto alla realtà di Livorno - sottolinea la Confindustria spezzina -. Non ci si può limitare a considerare solamente le attività legate al porto mercantile, ma si deve ampliare anche alle attività della nautica e delle costruzioni dei super yacht. La provincia della Spezia e quella di Massa Carrara hanno visto consolidarsi la presenza in entrambi i territori degli stessi leader mondiali nel comparto della costruzione dei super yacht e sarebbe illogico e sicuramente dannoso per questo importante comparto produttivo dividere le due realtà".



10/23/2024 12:56

La posizione della Confindustria spezzina sull'ipotesi di accorpare il porto apuano all'Authority del Mar Tirreno Settentrionale con Livorno e Piombino La Spezia - I porti della Spezia e Marina di Carrara sono parte integrante di un'area economica unica. Confindustria La Spezia ritiene che sarebbe dannoso, forse soprattutto per il porto di Marina di Carrara, tornare a vecchie divisioni ampiamente superate nella realtà dei fatti". E' questa la posizione di Confindustria La Spezia affidata a una nota che esprime la posizione di Via Don Minzoni in merito alla ventilata ipotesi di accorpare il porto apuano all'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale con Livorno e Piombino. La proposta viene dal gruppo leghista al consiglio regionale toscano, ma ha trovato anche i voti della maggioranza. "Confindustria La Spezia, in questi ultimi giorni di campagna elettorale per il rinnovo della presidenza della Regione Liguria, aveva deciso di astenersi dall'esprimere pubblicamente le proprie valutazioni in merito alla proposta. Ma ritiene doveroso rimarcare che, in un'epoca di grandi e repentini cambiamenti come quella in atto, è necessario avere la capacità di superare i condizionamenti della logica dei campanili e dei confini amministrativi". Dal 2016, data della creazione dell'Adsp del Mar Ligure Orientale, "l'aumento dei traffici e l'uscita dalla monocultura del marmo per il porto di Marina di Carrara si è potuta realizzare tramite una stretta collaborazione e osmosi fra le due realtà portuali e fra imprenditori aventi punti di contatto e interessi in comune molto più frequenti, anche per vicinanza geografica, rispetto alla realtà di Livorno - sottolinea la Confindustria spezzina -. Non ci si può limitare a considerare solamente le attività legate al porto mercantile, ma si deve ampliare anche alle attività della nautica e delle costruzioni dei super yacht. La provincia della Spezia e quella di Massa Carrara hanno visto consolidarsi la presenza in entrambi i territori degli stessi leader mondiali nel comparto della costruzione dei super yacht e sarebbe

Dire

Ravenna

Porti, a Ravenna gli Stati generali del Nord Est: il Candiano protagonista

Entra nella seconda fase il progetto hub da un miliardo di euro RAVRNNNA - Il **porto** di Ravenna scommette sul suo futuro e su quello delle tante realtà che vi operano con il progetto Hub, e una serie di opere collegate che spaziano tra ZIs, rigassificatore e interventi su collegamenti viari e ferroviari. Il punto viene fatto questa mattina nella sede ravennate della Camera di commercio di Ferrara e Ravenna con la prima edizione di "Adria shipping summit", gli Stati generali della portualità e della logistica del Nord Est. "Stiamo investendo su Ravenna e i porti", apre i lavori da remoto il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini, ricordando i cinque miliardi complessivi di investimento sul Candiano e l'attenzione al progetto di hub portuale, "fondamentale per un sistema dell'Alto Adriatico con **Venezia** e Trieste e con specializzazioni diverse". In finanziaria, aggiunge, sono stati confermati Mare bonus e Ferro bonus per "promuovere gli investimenti sull'intermodalità". Invece la tassazione Ets "rischia di essere disastrosa- ribadisce- per il sistema commerciale e marittimo italiano, una parte andrebbe reinvestita in innovazione", mentre "la messa a bando di tutto quello che non è elettrico non aiuta certi comparti. Sull'ambiente si lavora ma non si devono bloccare dragaggi e nuove banchine", conclude Salvini ricordando che il governo lavora alla "riforma della governance dei porti per creare una cornice nazionale che promuova merito innovazione". Anche il viceministro Galeazzo Bignami rimarca che il governo ha "una strategia chiara per il **porto** di Ravenna, non solo regionale ma nazionale e continentale". Soffermandosi poi sui progetti che riguardano il retroporto e sulla nomina del successore di Daniele Rossi alla guida dell'Autorità portuale. Prima del suo intervento, durante i saluti di rito il sindaco di Ravenna Michele de Pascale, candidato alla presidenza della Regione per il centrosinistra, conferma che la città rappresenta "uno snodo intermodale strategico" e per il **porto** la parola dragaggi è "fondamentale". Ma "ci sono altre sfide su cui pretendiamo un salto di qualità", dalle stazioni in sinistra e destra canale alla rete viaria, così da "interagire maggiormente" con le realtà rilevanti della Pianura padana che ora si appoggiamo su altri scali. Di certo, auspica, servono "pragmaticità e dialogo tra tutti gli attori in campo come in questi ultimi otto anni". Il mare, dà il suo saluto anche il segretario generale della Camera di commercio Mauro Giannatasio, è "paradigma di libertà e inscindibile dallo sviluppo economico dato che il sistema vale oltre 52 miliardi di euro". I porti, argomenta, hanno "un ruolo fondamentale" e la ZIs per Ravenna permetterà alle imprese di accedere a semplificazioni, agevolazioni e credito d'impresa avendo il Candiano come "moltiplicatore". Certo, fa notare il comandante generale delle Capitanerie di **Porto** Nicola Carloni, le crisi internazionali "incidono sullo shipping che però trova sempre un modo per crescere. Per noi è importante essere proattivi". Entra dunque nel vivo del progetto Hub



Entra nella seconda fase il progetto hub da un miliardo di euro RAVRNNNA - Il porto di Ravenna scommette sul suo futuro e su quello delle tante realtà che vi operano con il progetto Hub, e una serie di opere collegate che spaziano tra ZIs, rigassificatore e interventi su collegamenti viari e ferroviari. Il punto viene fatto questa mattina nella sede ravennate della Camera di commercio di Ferrara e Ravenna con la prima edizione di "Adria shipping summit", gli Stati generali della portualità e della logistica del Nord Est. "Stiamo investendo su Ravenna e i porti", apre i lavori da remoto il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini, ricordando i cinque miliardi complessivi di investimento sul Candiano e l'attenzione al progetto di hub portuale, "fondamentale per un sistema dell'Alto Adriatico con Venezia e Trieste e con specializzazioni diverse". In finanziaria, aggiunge, sono stati confermati Mare bonus e Ferro bonus per "promuovere gli investimenti sull'intermodalità". Invece la tassazione Ets "rischia di essere disastrosa- ribadisce- per il sistema commerciale e marittimo italiano, una parte andrebbe reinvestita in innovazione", mentre "la messa a bando di tutto quello che non è elettrico non aiuta certi comparti. Sull'ambiente si lavora ma non si devono bloccare dragaggi e nuove banchine", conclude Salvini ricordando che il governo lavora alla "riforma della governance dei porti per creare una cornice nazionale che promuova merito innovazione". Anche il viceministro Galeazzo Bignami rimarca che il governo ha "una strategia chiara per il porto di Ravenna, non solo regionale ma nazionale e continentale". Soffermandosi poi sui progetti che riguardano il retroporto e sulla nomina del successore di Daniele Rossi alla guida dell'Autorità portuale. Prima del

Dire

Ravenna

il presidente Rossi, paragonandolo a un cognac per "complessità, equilibrio, competenza e pazienza" e ammettendo che in questi otto anni "1.000 volte ho creduto di non farcela". Invece la prima fase si è conclusa con un anno di anticipo, ricorda, dando i numeri: dal miliardo di investimento agli otto milioni di metri cubi di sedimenti dragati. Numeri che dicono che "esiste un modello Ravenna, un sistema di valori e competenze che permette di fare le cose nei tempi". Entro l'anno i fondali saranno a 12,5 metri con il rifacimento di tutte le banchine e intanto si parte con la fase 2 con 170 milioni di euro di investimento per l'impianto di trattamento dei sedimenti e per raggiungere in gran parte del canale i 14,5 metri. Anche in questo caso "siamo pionieri" come per il deposito di Gnl di Edison e Pir, il rigassificatore di Snam, il deposito di Co2 di Eni, il parco eolico a mare di Agnes. Il progetto ha generato "fiducia", continua, confermata dagli investimenti di Marcegaglia, di Bunge, di Versalis, di Ferretti, di Royal Caribbean e altri. I soli di Royal Caribbean e Ferretti valgono quasi 200 milioni di euro e porteranno 800 nuovi posti di lavoro. A completamento, va verso le conclusioni, il lavoro su binari e strade, con l'accordo del 2017 da 120 milioni con Rfi e Regione, con la realizzazione del nuovo ponte Teodorico che evita in centrale 4.000 treni. Nei prossimi mesi scattano quelli per le due stazioni sul Candiano e, a carico dell'Autorità, il prolungamento dei binari in penisola Trattaroli, dove sorgerà il nuovo terminal container, e il collegamento agli ultimi cinque terminal. Sulle strade Anas investe 30 milioni di euro tra 309 dir e nuova Romea. "La grande sfida è l'implementazione capillare delle più moderne tecnologie e la realizzazione di investimenti nella produzione di energie da fonti rinnovabili". Al suo intervento seguono due tavole rotonde. Nella prima prende subito parola Carlo Zijno del ministero Infrastrutture che si concentra sulle opportunità e sfide per il Nord-est nel contesto delle nuove reti Ten-Ti. A seguire, per la Regione Paolo Ferrecchi illustra il percorso amministrativo dell'Hub e dei progetti collegati come il rigassificatore offshore che entrerà in funzione la prossima primavera, mentre Daniela Mignani della Fondazione Itl affronta il suo contesto economico, tracciando una mappa dei distretti interessati e delle merci distribuite tramite il Candiano. Spazio poi a Sapir e Terminal container Ravenna sul nuovo terminal in penisola Trattaroli. Durante la seconda parola al direttore marittimo Emilia-Romagna Michele Maltese con un focus sulla sicurezza; al presidente di Marcegaglia, Antonio Marcegaglia, gruppo per il quale "Ravenna è il sito più importante, siamo determinati a continuare gli investimenti"; ad Alessandro Filipponi di Confindustria ceramica che spinge sia per l'utilizzo di navi più grandi che per i collegamenti ferroviari; mentre Carlo Mangia di Snam aggiorna sul rigassificatore, con il completamento delle opere a terra, quelle offshore al 75% e la conversione della nave in corso a Dubai al 90%, La Bw Singapore, di cui verrà cambiato il nome, è attesa per il prossimo gennaio e a febbraio scatteranno i primi test con il gas per il via a marzo. Chiude l'ad di Setramar Carlo Merli per il quale Ravenna può essere "motore di sviluppo del sistema portuale". Nel pomeriggio la sessione "Il Nord-Adriatico laboratorio nazionale per direttrici innovative di sviluppo dello shipping" dà voce a The international propeller club, Alma Mater di Bologna, porto di Venezia, le Autorità

Dire

Ravenna

di sistema portuale Mare Adriatico orientale, del Mare Adriatico settentrionale e del Mare Adriatico centro settentrionale, di Fs, di Mac Port International, di Furlog, di Next-generation network manager Maticmind, di Karberg & Hennemann, del Consiglio superiore lavori pubblici, di Herambiente e di Rhama Port hub.

Hub portuale di Ravenna: energia, digitalizzazione e nuove opportunità

Andrea Puccini

RAVENNA Un intervento emozionante, quasi con la voce rotta dal turbinio di sensazioni positive che l'ha travolto nelle ore antecedenti la vigilia di questa prima edizione di Adria Shipping Summit. Il presidente dell'AdSp del Mar Adriatico centro settentrionale Daniele Rossi ha presentato nel dettaglio il termine della fase uno dell'ambizioso Ravenna Port Hub, il progetto di potenziamento infrastrutturale del porto di Ravenna chiuso peraltro con ben un anno di anticipo rispetto al cronoprogramma. La prima fase del progetto ha incluso interventi strategici come il rifacimento delle banchine esistenti, la costruzione di oltre un chilometro di nuova banchina per il futuro Terminal Container, l'approfondimento dei fondali del porto canale a 12,5 metri (con l'obiettivo di raggiungere i 14,5 metri entro il 2026), e la creazione di 200 ettari di nuove aree attrezzate per la logistica e le imprese. Un elemento centrale è lo sviluppo dell'intermodalità, che permetterà una gestione efficiente del traffico merci e crocieristico. Un' imponente opera al momento da 1 miliardo di euro che permetterà lo sviluppo dell'intermodalità dello scalo ravennate con opere complementari di Snam, RFI, Anas, ENI, Agnes e altri investimenti privati per una somma complessiva di oltre 5 miliardi di euro. Un progetto paragonato, con un pizzico di licenza poetica, dallo stesso numero uno dell'Authority romagnola a un buon cognac che lascia un buon sapore in bocca. E' andato tutto nella direzione giusta racconta con un misto tra l'orgoglio e la soddisfazione Rossi Per restare in tema, abbiamo avuto un'ottima annata'. Ma per arrivare al risultato, c'è stato bisogno di un lavoro intenso, disperato, a volte folle. Ma l'impegno, la fatica, la dedizione, hanno ripagato con un grande successo, vale a dire l'aver terminato in anticipo un progetto che ridarà una nuova prospettiva, una nuova vita, delle opportunità infinite al porto di Ravenna. Oltre alla poesia però, nel discorso di Rossi alla folta platea che ha gremito la Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna, sono emersi anche molti numeri e concretezza. Gli investimenti sono tutti progetti già in corso, non semplici sono programmi o idee. Il dato però più significativo è quello dei 4 miliardi di euro di investimenti privati che si stanno concretizzando qui sullo scalo di Ravenna, destinati a cambiare per sempre la struttura, l'impostazione, la vita stessa del porto e della sua comunità. E a cascata, anche della città e della Regione. Sono investimenti di grandi aziende che hanno scommesso su questo porto. E lo hanno fatto perché hanno visto che ciò che avevamo promesso, è stato mantenuto. Abbiamo ricostruito la fiducia intorno a questo porto e questo forse è il fattore più significativo. Ravenna si candida quindi a diventare un modello per altri porti nazionali, con progetti in ambito energetico e di digitalizzazione, tra cui l'infrastruttura 5G e investimenti in sicurezza informatica. Importanti aziende come Eni e Snam hanno scelto il porto per investimenti in depositi di CO2 e rigassificatori,



Messaggero Marittimo

Ravenna

confermando il porto come punto di riferimento energetico. Ravenna Hub portuale è tante cose concorda Rossi ma sostanzialmente è un cambio di paradigma nella logistica portuale. Oggi i porti non possono più essere soltanto i luoghi dove si movimentano le merci, bensì sono chiamati a diventare hub energetici e digitali. Abbiamo interpretato questi concetti adottando progetti concreti, investendo ad esempio in nuove tecnologie e stendendo una fibra ottica abilitante per la tecnologia 5G, in tutto il porto. Oltre 30 km di cavi stesi. Stiamo lavorando poi con le imprese sul nuovo PCS, investimenti importanti nella cyber Security e costruendo all'interno dell'autorità portuale una direzione specifica per la transizione digitale. Insomma abbiamo preso la faccenda molto seriamente. Idem per la questione della produzione e lo stoccaggio di energie nuove e più ecosostenibili. Che Ravenna sia un hub energetico non lo scopriamo certo oggi sottolinea ancora il numero dell'AdSp Abbiamo messo in campo le condizioni abilitanti per gli investimenti che avevamo promesso. Grandi imprese come Eni per il deposito della CO2, come Snam per il rigassificatore, come Ages per il parco eolico a mare o come Edison e Pir per il deposito di GNL. Ravenna è divenuta destinazione naturale di tutti questi investimenti: logistica ok ma non solo, anche molto altro.

Hub portuale al centro degli Stati generali del Nord-est tra rigassificatore, strade e Alta velocità

Il punto è stato fatto questa mattina nella sede ravennate della Camera di commercio di Ferrara e Ravenna con la prima edizione di "Adria Shipping Summit". Il porto di Ravenna scommette sul suo futuro e su quello delle tante realtà che vi operano con il progetto Hub e una serie di opere collegate che spaziano tra Zona logistica semplificata, rigassificatore e interventi su collegamenti viari e ferroviari. Centoventi ettari di aree logistiche, cinque chilometri di banchine, otto milioni di metri cubi di sedimenti dragati e investimenti per un miliardo di euro. Questi alcuni numeri del progetto Ravenna Port Hub, protagonista della prima edizione di Adria Shipping Summit, gli Stati generali della portualità e della logistica del Nord Est, in corso nella sede ravennate della Camera di commercio di Ferrara e Ravenna, che ha visto quasi mille registrati tra ospiti in presenza e collegati. Leggi le notizie di RavennaToday su WhatsApp: iscriviti al canale Anche il viceministro Galeazzo Bignami ha rimarcato che il governo ha "una strategia chiara per il porto di Ravenna, non solo regionale ma nazionale e continentale", soffermandosi poi sui progetti che riguardano il retroporto e sulla nomina del successore di

Daniele Rossi alla guida dell'**Autorità portuale**. Per il retroporto c'è la progettazione "spinta" per la Romea, con studio e progettazione inseriti per la prima volta nel Contratto Anas. Stesso discorso per la statale Adriatica, per la quale è stato vinto il round al Consiglio di Stato per la variante di Argenta e "i lavori possono proseguire". Sul fronte ferroviario ci sono i 3,6 miliardi di euro per il potenziamento del tratto Bologna-Castel Bolognese per l'immissione della linea convenzionale verso Ravenna e per l'Alta velocità. Che poi arriverà a Rimini: è "complesso intervenire, ma non possiamo bucare San Bartolo senza passare da lì". Senza creare poi troppe fermate, chiosa, per questo "si ragiona su una stazione Romagna verso Forlì che è baricentrica". E poi sfruttare l'Alta velocità per il traffico merci di notte. A Rfi, conclude, "abbiamo chiesto un profondo ascolto dei territori" attraverso il Dibattito pubblico, per un'opera "strategica" per i flussi del porto di Ravenna verso Bologna e altre realtà. Il mare, ha dato il suo saluto anche il segretario generale della Camera di commercio Mauro Giannatasio, è "paradigma di libertà e inscindibile dallo sviluppo economico dato che il sistema vale oltre 52 miliardi di euro". I porti, ha argumentato, hanno "un ruolo fondamentale" e la Zls per Ravenna permetterà alle imprese di accedere a semplificazioni, agevolazioni e credito d'impresa avendo il Candiano come "moltiplicatore". Certo, ha fatto notare il comandante generale delle Capitanerie di Porto Nicola Carloni, le crisi internazionali "incidono sullo shipping che però trova sempre un modo per crescere. Per noi è importante essere proattivi". Durante i saluti di rito il sindaco di Ravenna Michele de Pascale, candidato alla presidenza della Regione per il centrosinistra, ha confermato che la città rappresenta "uno snodo intermodale strategico"



10/23/2024 17:30 Gestione Consensi, Al Tcf

Il punto è stato fatto questa mattina nella sede ravennate della Camera di commercio di Ferrara e Ravenna con la prima edizione di "Adria Shipping Summit". Il porto di Ravenna scommette sul suo futuro e su quello delle tante realtà che vi operano con il progetto Hub e una serie di opere collegate che spaziano tra Zona logistica semplificata, rigassificatore e interventi su collegamenti viari e ferroviari. Centoventi ettari di aree logistiche, cinque chilometri di banchine, otto milioni di metri cubi di sedimenti dragati e investimenti per un miliardo di euro. Questi alcuni numeri del progetto Ravenna Port Hub, protagonista della prima edizione di Adria Shipping Summit, gli Stati generali della portualità e della logistica del Nord Est, in corso nella sede ravennate della Camera di commercio di Ferrara e Ravenna, che ha visto quasi mille registrati tra ospiti in presenza e collegati. Leggi le notizie di RavennaToday su WhatsApp: iscriviti al canale Anche il viceministro Galeazzo Bignami ha rimarcato che il governo ha "una strategia chiara per il porto di Ravenna, non solo regionale ma nazionale e continentale", soffermandosi poi sui progetti che riguardano il retroporto e sulla nomina del successore di Daniele Rossi alla guida dell'Autorità portuale. Per il retroporto c'è la progettazione "spinta" per la Romea, con studio e progettazione inseriti per la prima volta nel Contratto Anas. Stesso discorso per la statale Adriatica, per la quale è stato vinto il round al Consiglio di Stato per la variante di Argenta e "i lavori possono proseguire". Sul fronte ferroviario ci sono i 3,6 miliardi di euro per il potenziamento del tratto Bologna-Castel Bolognese per l'immissione della linea convenzionale verso Ravenna e per l'Alta velocità. Che poi arriverà a Rimini: è "complesso intervenire, ma non possiamo bucare San Bartolo senza passare da lì". Senza creare poi troppe fermate, chiosa, per questo "si ragiona su una stazione Romagna verso Forlì che è baricentrica". E poi sfruttare l'Alta velocità per il traffico merci di notte. A Rfi, conclude, "abbiamo chiesto un profondo ascolto dei territori" attraverso il Dibattito pubblico, per un'opera "strategica" per i flussi del porto di Ravenna verso Bologna e altre realtà. Il mare, ha dato il suo saluto anche il segretario generale della Camera di commercio Mauro Giannatasio, è "paradigma di libertà e inscindibile dallo sviluppo economico dato che il sistema vale oltre 52 miliardi di euro". I porti, ha argumentato, hanno "un ruolo fondamentale" e la Zls per Ravenna permetterà alle imprese di accedere a semplificazioni, agevolazioni e credito d'impresa avendo il Candiano come "moltiplicatore". Certo, ha fatto notare il comandante generale delle Capitanerie di Porto Nicola Carloni, le crisi internazionali "incidono sullo shipping che però trova sempre un modo per crescere. Per noi è importante essere proattivi". Durante i saluti di rito il sindaco di Ravenna Michele de Pascale, candidato alla presidenza della Regione per il centrosinistra, ha confermato che la città rappresenta "uno snodo intermodale strategico"

Ravenna Today

Ravenna

e per il porto la parola dragaggi è "fondamentale". Ma "ci sono altre sfide su cui pretendiamo un salto di qualità", dalle stazioni in sinistra e destra canale alla rete viaria, così da "interagire maggiormente" con le realtà rilevanti della Pianura padana che ora si appoggiamo su altri scali. Di certo, ha auspicato, servono "pragmaticità e dialogo tra tutti gli attori in campo come in questi ultimi otto anni". Il progetto ha generato "fiducia", confermata dagli investimenti di Marcegaglia, di Bunge, di Versalis, di Ferretti, di Royal Caribbean e altri. I soli di Royal Caribbean e Ferretti valgono quasi 200 milioni di euro e porteranno 800 nuovi posti di lavoro. A completamento, ha detto verso le conclusioni, il lavoro su binari e strade, con l'accordo del 2017 da 120 milioni con Rfi e Regione, con la realizzazione del nuovo ponte Teodorico che evita in centrale 4.000 treni. Nei prossimi mesi scattano quelli per le due stazioni sul Candiano e, a carico dell'**Autorità**, il prolungamento dei binari in penisola Trattaroli, dove sorgerà il nuovo terminal container, e il collegamento agli ultimi cinque terminal. Sulle strade Anas investe 30 milioni di euro tra 309 dir e nuova Romea. "La grande sfida è l'implementazione capillare delle più moderne tecnologie e la realizzazione di investimenti nella produzione di energie da fonti rinnovabili".

L'Adria Shipping Summit celebra il successo del progetto di Hub Portuale. Daniele Rossi (presidente AdSP): "senza, il nostro porto sarebbe morto"

Sono iniziati questa mattina alla Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ravenna e Ferrara in viale Farini 14 i lavori dell'Adria Shipping Summit , appuntamento nato per essere replicato e che in questa prima edizione mette al centro Ravenna e il suo porto . Non poteva essere altrimenti, in virtù dell'enorme successo ottenuto dallo scalo ravennate sui lavori dell'Hub Portuale , finiti nella loro prima fase con un anno di anticipo. L'iniziativa, originariamente calendarizzata per il 19 e 20 settembre, è slittata ad oggi a causa dell'emergenza maltempo che colpì in quei giorni il territorio romagnolo. Hanno introdotto i saluti di Mauro Giannattasio , segretario generale della Camera di Commercio, che ha ricordato il valore del porto attraverso i numeri. "La logistica portuale - ha sottolineato - vale il 12% del PIL globale, con 52,4 miliardi di euro di scambi via mare nel nostro Paese, che hanno fatto fare un balzo in avanti all'Italia sull'export: nel 2023 abbiamo superato la Corea del Sud e il Giappone. Le imprese ravennati partecipano attivamente a questo risultato, grazie anche alla funzione moltiplicatrice del Porto di Ravenna". È poi intervenuto anche il Comandante generale della capitaneria di porto Nicola

Carlone , che si è congratulato con il presidente Rossi per il risultato eccezionale ottenuto dal presidente di **Autorità di Sistema Portuale** Daniele Rossi: "Ravenna è un esempio", ha commentato. Da remoto si è collegato per un saluto anche il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini : "Avrei dovuto essere lì nella scorsa occasione, ma il meteo con gli emiliani e i romagnoli, e non solo, è stato ingeneroso". Ha accennato ai 5 miliardi di investimenti che coinvolgono il Porto di Ravenna, 1 miliardo direttamente in mano all'**autorità portuale** e quasi mezzo miliardo finanziato dal suo Ministero, i tanti soggetti privati che si sono messi in gioco su un Hub centrale per il **sistema** dei porti del Nord-Est, Ravenna, Venezia e Trieste. "In questa legge di bilancio ho espressamente richiesto - ha specificato - che fosse riconfermato sia il Mare Bonus che il Ferro Bonus, per premiare l'innovazione e l'intermodalità. Ravenna è uno degli esempi nella portualità italiana, sul quale stiamo investendo e accompagnando la transizione energetica con il cold ironing e l'elettrificazione delle banchine. L'importante è che questo non comporti un suicidio economico, industriale, ambientale e commerciale". Ha poi commentato che "la tassa sull'ETS (sulle emissioni prodotte dalle navi, n.d.r.), così come imposta dall'Europa è dannosa. Quel che possiamo fare a livello nazionale è fare in modo che una parte di questi soldi vengano reinvestiti in innovazione per le imprese marittime. Non penso che le tasse e gli obblighi possano accompagnare l'innovazione e aiutare l'economia. La tutela dell'ambiente può e deve andare di pari passo con lo sviluppo tecnologico ed economico. Non vorrei che i nostri figli crescessero in un'Italia un pelino più verde ma abbondantemente più disoccupata". Prima



Presidente Daniele Rossi e sindaco de Pascale: "senza il nostro porto sarebbe morto Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Sono iniziati questa mattina alla Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ravenna e Ferrara in viale Farini 14 i lavori dell'Adria Shipping Summit , appuntamento nato per essere replicato e che in questa prima edizione mette al centro Ravenna e il suo porto . Non poteva essere altrimenti, in virtù dell'enorme successo ottenuto dallo scalo ravennate sui lavori dell'Hub Portuale , finiti nella loro prima fase con un anno di anticipo. L'iniziativa, originariamente calendarizzata per il 19 e 20 settembre, è slittata ad oggi a causa dell'emergenza maltempo che colpì in quei giorni il territorio romagnolo. Hanno introdotto i saluti di Mauro Giannattasio , segretario generale della Camera di Commercio, che ha ricordato il valore del porto attraverso i numeri. "La logistica portuale - ha sottolineato - vale il 12% del PIL globale, con 52,4 miliardi di euro di scambi via mare nel nostro Paese, che hanno fatto fare un balzo in avanti all'Italia sull'export: nel 2023 abbiamo superato la Corea del Sud e il Giappone. Le imprese ravennati partecipano attivamente a questo risultato, grazie anche alla funzione moltiplicatrice del Porto di Ravenna". È poi intervenuto anche il Comandante generale della capitaneria di porto Nicola Carlone , che si è congratulato con il presidente Rossi per il risultato eccezionale ottenuto dal presidente di **Autorità di Sistema Portuale** Daniele Rossi: "Ravenna è un esempio", ha commentato. Da remoto si è collegato per un saluto anche il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini : "Avrei dovuto essere lì nella scorsa occasione, ma il meteo con gli emiliani e i romagnoli, e non solo, è stato ingeneroso". Ha accennato ai 5 miliardi di investimenti che coinvolgono il Porto di Ravenna, 1 miliardo direttamente in mano all'**autorità portuale** e quasi mezzo miliardo finanziato dal suo Ministero, i tanti soggetti privati che si sono messi in gioco su un Hub centrale per il **sistema** dei porti del Nord-Est, Ravenna, Venezia e Trieste. "In questa legge di bilancio ho espressamente richiesto - ha specificato - che fosse riconfermato sia il Mare Bonus che il Ferro Bonus, per premiare l'innovazione e l'intermodalità. Ravenna è uno degli esempi nella portualità italiana, sul quale stiamo investendo e accompagnando la transizione energetica con il cold ironing e l'elettrificazione delle banchine. L'importante è che questo non comporti un suicidio economico, industriale, ambientale e commerciale". Ha poi commentato che "la tassa sull'ETS (sulle emissioni prodotte dalle navi, n.d.r.), così come imposta dall'Europa è dannosa. Quel che possiamo fare a livello nazionale è fare in modo che una parte di questi soldi vengano reinvestiti in innovazione per le imprese marittime. Non penso che le tasse e gli obblighi possano accompagnare l'innovazione e aiutare l'economia. La tutela dell'ambiente può e deve andare di pari passo con lo sviluppo tecnologico ed economico. Non vorrei che i nostri figli crescessero in un'Italia un pelino più verde ma abbondantemente più disoccupata". Prima

dell'intervento del Presidente di **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi, ha parlato anche il sindaco di Ravenna e candidato alla presidenza della Regione Emilia Romagna alle prossime elezioni di novembre, Michele de Pascale. "Ravenna è un esempio della capacità di coniugare ambiente, turismo e investimenti energetici - ha detto -. La parola "dragaggi" è stata quella più pronunciata in città per almeno un decennio nel dibattito pubblico e rimane centrale nella vita di Ravenna. Il suo porto ha l'ambizione di essere centrale non solo per la città, ma per tutto il Nord Italia e anche per il Centro Europa. Questa è il senso che ci ha sempre mosso. Quello dei pescaggi rimarrà sempre un concetto centrale per noi. Pensiamo a cosa sarebbe oggi il Porto di Ravenna se non si fosse fatto l'enorme lavoro di dragaggio realizzato. L'alternativa non è tra rimanere fermi e andare avanti: se restiamo fermi, ogni giorno che passa, torniamo indietro. Se il progetto si fosse arenato il porto sarebbe finito". Il sindaco non ha poi dimenticato di parlare delle infrastrutture necessarie a supporto dello sviluppo del porto, prime fra tutte le due stazioni merci a Nord e Sud del Candiano, identificate come "l'intervento a terra più competitivo che possiamo fare". Il tema delle vie di collegamento per portare le merci fuori dal porto e verso il resto del mondo è talmente prioritario per la città che "A Ravenna abbiamo buttato giù e rifatto un ponte (il cavalcaferrovia Teodorico, n.d.r.) per adeguarlo agli standard europei di trasporto ferroviario. Il sindaco si è preso un anno di insulti, ma andava fatto", ha commentato Sul tema dell'adeguamento della rete viaria, ha detto: "Ci sono interventi che non possono più essere rimandati, come il completamento dell'asse della SS 16 e la connessione in destra e sinistra del canale Candiano. Questi interventi possono cambiare in maniera significativa l'accesso e l'uscita dal Porto di Ravenna". Ha infine ricordato il clima di grande collaborazione che ha caratterizzato il dialogo interistituzionale e con le parti sociali, che ha permesso le realizzazioni fin qui ottenute, "un clima che a volte vale più di una ferrovia", ha detto il sindaco È poi seguito l'intervento del Presidente AdSP, Daniele Rossi , il cui mandato a Ravenna è in scadenza e che riportiamo integralmente. RAVENNA PORT HUB Infrastructural work. Oggi e domani per l'Italia e l'Europa. Presentazione del progetto Ravenna Port Hub. Pregiatissimi Ospiti, Vi ringrazio per essere qui oggi con noi a condividere un momento storico per il porto di Ravenna, per la Regione Emilia-Romagna, per l'Italia. Oggi celebriamo il completamento del progetto Hub **Portuale** e quindi sarebbe logico aspettarsi che vi parlassi di fondali, di banchine, di navi. Lo farò, ma consentitemi prima una digressione dalla complessità del nostro tema. E proprio di complessità voglio parlarvi e lo farò parlando di cognac. Per poter diventare cognac, il vino deve essere prodotto nella regione della Charent, nel sud ovest della Francia. Ma non basta: c'è il periodo fissato per la vendemmia, e poi ci sono le botti: esclusivamente di quercia. E, prima di finire nelle botti, il vino deve essere distillato per ben due volte. Soltanto allora arriva il riposo, nelle cantine impregnate dell'odore dell'Atlantico. Insomma, il cognac è una faccenda di complessità, di equilibrio, di pazienza e di mare, oltre che di terra e di lavoro. Per tutto ciò che è bello e prezioso ci vuole pazienza e tempo. Sono ingredienti non scritti eppure essenziali. Questa

è anche la storia del nostro progetto. Una storia fatta di complessità, di equilibrio, di competenza e di pazienza. E di tempo: otto anni, otto lunghissimi, disperati, meravigliosi anni. Mille volte abbiamo temuto di non farcela. Mille volte ci hanno fatto cadere. Mille volte ci siamo rialzati e sempre con più determinazione, audacia, coraggio. La determinazione di chi sa di essere nel giusto, l'audacia di chi sa che sta **CONTRIBUENDO A FARE UN PEZZETTINO DI STORIA**, il coraggio di chi lavora per le generazioni che verranno. 120 ettari di aree logistiche, 500mila metri quadri di aree di cantiere, 5 chilometri di banchine, 80mila metri cubi di calcestruzzo, 20mila tonnellate di acciaio, 70 chilometri di pali, 50 chilometri di tiranti, 250 operai, 80 ingegneri, 150mila ore di ingegneria, 1200 elaborati tecnici, 8 milioni di metri cubi di sedimenti dragati. Investimenti per un miliardo di euro. Questo è il progetto Hub **Portuale**. Questo, ma non solo. Grazie a questo progetto credo oggi si possa dire che esiste un "modello Ravenna", cioè un **sistema** di valori e di competenze, di passione e di coraggio che consente di fare le cose nei tempi, nei modi e nei costi previsti. Entro fine anno avremo dragato i fondali del porto sino a 12,5 metri di profondità ed avremo completato il rifacimento di tutte le banchine di progetto. Questi lavori saranno ultimati con quasi un anno di anticipo. Sembra un buon risultato per un'opera pubblica in Italia. Grazie alla accelerazione di questa prima Fase dei lavori, resa possibile dalla positiva collaborazione con il consorzio di imprese appaltatrici guidato da RCM, abbiamo potuto avviare i lavori della seconda Fase, lavori che sono finanziati con fondi PNRR e devono quindi terminare entro il dicembre 2026. Siamo certi che ce la faremo. Seconda Fase che comporta l'investimento di 170 milioni di euro per la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali risultanti dall'escavo, ed il dragaggio di altri tre milioni di metri cubi di fondale, che ci farà raggiungere la profondità di 14,5 metri in gran parte del canale **portuale**. Per risolvere il problema più importante del nostro porto, cioè la manutenzione costante dei fondali, abbiamo guardato all'esperienza dei porti del Nord Europa, dove impianti simili per il trattamento dei fanghi da escavo sono in funzione da anni con ottimi risultati. Il nostro sarà l'unico impianto del genere nel Mediterraneo. Anche in questo siamo stati pionieri, così come lo siamo stati nel sostenere con convinzione il deposito di GNL di Edison e Pir, il rigassificatore di Snam, il deposito di CO2 di Eni, il parco eolico a mare di Agnes. Tutti questi progetti sono stati possibili perché con la realizzazione del progetto Hub abbiamo creato un nuovo clima di fiducia, di fiducia nella capacità del porto di Ravenna di guardare al futuro, di accogliere l'innovazione con attenzione amministrativa e coraggio imprenditoriale. E questa rinnovata fiducia è stata la condizione che ha determinato la decisione di tante imprese private di investire nel nostro porto più di quattro miliardi di euro. Oltre ai progetti che ho già citato voglio ricordare i colossali investimenti di Marcegaglia, di Bunge, di Versalis, di Ferretti, di Royal Caribbean e tanti altri. I soli investimenti di Royal Caribbean e Ferretti saranno di quasi 200 milioni di euro e porteranno 800 nuovi posti di lavoro. Approfondimento dei fondali, nuove banchine, nuove aree logistiche, consentiranno l'arrivo in porto di maggiori volumi di merci, che dal porto dovranno uscire e dovranno farlo in modo

efficiente, rapido e sicuro. Per questo a completamento del grande disegno infrastrutturale del porto di Ravenna, abbiamo lavorato per potenziare ferrovie e strade. Anche qui c'è voluto tempo, calma, pazienza per superare il delirio infinito delle procedure autorizzative, per gestire le conferenze dei servizi, per interloquire con un **sistema** amministrativo eccessivamente burocratizzato, non motivato, sospettoso. Per quel che riguarda le ferrovie con l'accordo firmato nel 2017 fra RFI, **Autorità Portuale** e Regione, abbiamo concordato gli interventi strategici, per un valore di oltre 120 milioni di euro, sostenuti da RFI, che faranno del porto di Ravenna il primo Hub ferroviario italiano. Fra questi interventi sono stati ultimati il nuovo ponte Teodorico ed il by-pass sulla dorsale sinistra, che evita l'ingresso in stazione centrale di oltre 4000 treni, e con il prossimo anno partiranno i lavori delle due nuove stazioni ferroviarie per la movimentazione dei treni merci in sinistra e destra Candiano, che consentiranno finalmente di avere fasci di binari da 900 metri per treni di standard europeo. A carico dell'**Autorità Portuale** nei prossimi due anni resta il prolungamento dei binari in penisola Trattaroli, un investimento di quattro milioni di euro, ed il raccordo ferroviario per gli ultimi cinque terminal che ancora non sono collegati alla rete. E poi le strade di accesso al porto, indispensabili, inevitabili. Questa forse è la nota dolente del nostro **sistema** logistico. Gli investimenti in corso da parte di Anas, oltre 30 milioni, sono sicuramente un buon inizio per arrivare ad una sistemazione complessiva della viabilità che comprenda l'allargamento della 309DIR, tangenziale fondamentale per il porto sulla direttrice di Bologna, e la realizzazione della nuova "Romea" verso Venezia. Queste due opere sono necessarie per fare del porto dell'Emilia-Romagna uno degli hub logistici più importanti d'Europa. Il progetto Hub **portuale** non è solo infrastrutture materiali, che pur restano la condizione abilitante di ogni altro investimento, ma è anche consapevolezza che oggi i porti non sono più soltanto i luoghi dove si muovono le merci, ma sono hub digitali ed energetici. La grande sfida che il nostro porto ha davanti è l'implementazione capillare delle più moderne tecnologie digitali e la realizzazione di investimenti nella produzione di energie da fonti rinnovabili, nel segno della sostenibilità ambientale ed economica. Con un budget triennale di sei milioni di euro, abbiamo completato la posa di oltre 30 km di cavi in fibra ottica per coprire tutto l'ambito **portuale**, a disposizione delle imprese e delle amministrazioni pubbliche, abbiamo già digitalizzato la maggior parte dei processi amministrativi e stiamo lavorando all'implementazione della tecnologia 5G. Abbiamo in cantiere progetti per rafforzare le procedure di cyber security e di controllo dell'ambito **portuale**. Nel campo energetico, stiamo lavorando alla realizzazione di un impianto fotovoltaico da 38 Megawatt di potenza e del costo di oltre 30 milioni di euro con una formula innovativa di finanza di progetto. Questo impianto ci consentirà di fornire energia "verde" al **sistema** di cold ironing che stiamo realizzando, grazie ad un contributo PNRR di 35 milioni di euro, al terminal crociere di porto corsini. Un'idea questa di economia circolare perfetta nata negli uffici dell'**Autorità Portuale**. L'Hub **portuale** è tutto questo, ma non solo. E' anche sensibilità per la città, per la sua economia, per la sua crescita. Con questa attenzione

e senso di responsabilità abbiamo realizzato il progetto crociere, abbiamo investito nel terminal di Porto Corsini e nel suo retroporto. Unitamente a Royal Caribbean che investirà 35 milioni di euro per costruire la nuova stazione marittima, realizzeremo opere a mare e un parco di 8 ettari a ridosso del terminal, per un costo complessivo a carico dell'**Autorità Portuale** di oltre dieci milioni di euro. I 330mila croceristi scesi in città lo scorso anno ed i 500mila previsti a regime, cioè fra tre anni, ci fanno ritenere che siano soldi investiti bene! E vado a concludere. Lo scenario macroeconomico è oggi decisamente complesso, lo è economicamente, con una crescita modesta a causa delle politiche monetarie condizionate da una inflazione che non accenna a stabilizzarsi su valori accettabili, ma lo è anche geopoliticamente, con l'area mediorientale in precario equilibrio e il Mar Nero sostanzialmente devastato. E mentre il mondo occidentale ha imbrigliato le proprie economie nella rete di una male interpretata sostenibilità, India e Cina aumentano indiscriminatamente le loro emissioni inquinanti pur di sostenere lo sviluppo. Questa complessità comporterà cambiamenti epocali nei modelli di globalizzazione e la riconfigurazione delle catene di approvvigionamento. Da una parte assisteremo ad un aumento delle distanze delle rotte marittime ed alla conseguente necessità della crescita dimensionale delle navi per ottimizzare i maggiori costi di trasporto, dall'altra il fenomeno del reshoring, cioè della regionalizzazione degli scambi e delle filiere produttive, sarà sempre più importante e tornerà a rendere centrale il mediterraneo nei trasporti dalla produzione al consumo. In questo scenario i porti del Mediterraneo saranno la spina dorsale dell'integrazione regionale con un aumento del trasporto marittimo a corto raggio. La dimensione ideale per valorizzare gli asset e le competenze del porto di Ravenna. Questo nuovo assetto degli equilibri commerciali in ottica mediterranea rappresenta una opportunità per il porto dell'Emilia-Romagna, che per la sua posizione strategica potrà assumere un ruolo di hub logistico tra mediterraneo del sud, nord africa ed europa continentale. La scelta di un porto per gli operatori della logistica non dipenderà più dal solo fattore geografico, ma piuttosto dall'efficienza sostenibile del **sistema** porto nel suo complesso. Dalla sua rete logistica retroportuale, dalla disponibilità e modernità dei servizi tecnico nautici, dalla digitalizzazione delle attività amministrative, dall'adozione diffusa di tecnologie avanzate, dell'intelligenza artificiale e della robotica. Il porto dell'Emilia Romagna ha intrapreso questa strada con il progetto Hub. Ora bisogna tenere alto lo sguardo, non avere timori e proseguire sul percorso tracciato. Consentitemi una nota personale. Ho finito il mio mandato e lascerò presto la presidenza dell'**Autorità Portuale**. Ho fatto del mio meglio per assolvere il compito per cui sono stato chiamato otto anni fa a guidare questo porto: garantirgli una prospettiva di futuro florida, degna della sua storia. Grazie al lavoro degli uomini e delle donne dell'**Autorità Portuale**, professionisti eccellenti ed appassionati, che sono stati una fonte di ispirazione e presenza gioiosa anche nei momenti più difficili, grazie al supporto prezioso, all'aiuto costante, della Regione Emilia-Romagna, del Comune di Ravenna, della Prefettura di Ravenna, della Comunità **Portuale**, grazie alla collaborazione con la Capitaneria di Porto, il porto di Ravenna ha oggi le condizioni per essere ancora protagonista di

una nuova brillante stagione della portualità italiana. Non era scontato. Molto è stato fatto, molto resta da fare. Auguro a tutti voi buon lavoro e buon vento! Chiamato a rispondere su quale sia stato il giorno più duro e quello più bello del suo mandato, il presidente ha ricordato, per il primo, la riunione rimandata del CIPE, a 4 giorni dalla scadenza dei termini per presentare il progetto dell'Hub portuale, quando tutto sembrava perduto (poi fu ricalendarizzata per due giorni dopo e il progetto fu salvo, n.d.r.) e, per il secondo, quello di avvio dei lavori. Sono poi seguiti numerosi altri interventi tra i quali quelli del vice ministro alle infrastrutture e trasporti, Galeazzo Bignami, oltre a quelli di Riccardo Sabadini, presidente di SAPIR, Giannantonio Mingozi, presidente di TCR, Antonio Marcegaglia e Aldo Fiorini di Marcegaglia, Carlo Mangia di Snam e Carlo Merli di Setramar. I lavori del convegno continuano nel pomeriggio con un taglio più tecnico, mentre domani si terrà una visita al porto di Ravenna, per guardare da vicino quanto è stato fatto.

Il Ravenna Port Hub protagonista all'Adria Shipping Summit

La due giorni dedicata al mondo marittimo, portuale, logistico e produttivo vede come protagonista il **Ravenna** Port Hub. Il progetto di potenziamento infrastrutturale del **porto** di **Ravenna**, da un miliardo di euro, può vantare una prima fase conclusa con un anno di anticipo rispetto al cronoprogramma. Ad inaugurare l'Adria Shipping Summit, anche i saluti del Ministro dei Trasporti Matteo Salvini.



Shipping Italy

Livorno

Più norme e Area Neca per ridurre l'inquinamento atmosferico da trasporto marittimo

A **Livorno** si è tenuto, presso la Fortezza Vecchia, un convegno sull'inquinamento atmosferico determinato dalle attività portuali "Miglioramento della qualità dell'aria e riduzione dell'impatto climatico: opportunità per il trasporto marittimo e i porti del Mediterraneo" cui hanno partecipato esperti provenienti da tutta Europa che hanno sottolineato il peso ambientale del trasporto marittimo e hanno messo in luce le soluzioni e le prospettive che già esistono per ridurlo; erano inoltre presenti i rappresentanti delle locali associazioni, dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e della Capitaneria di **Porto** di **Livorno**. Sul fronte della regolamentazione Ivan Sammut, direttore del Centro regionale del Mediterraneo per l'inquinamento marittimo (Rempec - Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea) ha sottolineato la determinazione degli organismi Europei e dei paesi del Mediterraneo di procedere verso l'attivazione dell'Area Neca (Nitrogen Emission Control Area), l'Area a Basse Emissioni di Azoto nel Mediterraneo, che - dopo l'entrata in vigore della Seca (Sulphur Emission Control Area) a maggio 2025 che ridurrà in modo significativo le emissioni di zolfo dalle navi - avrebbe l'effetto di affrontare finalmente anche le emissioni di ossidi di azoto dalle navi i cui limiti sono, oggi, 50 volte più elevati di quelli che vigono per i mezzi pesanti che circolano sulle nostre strade. L'entrata in vigore dell'Area Seca, come sottolineato da Ludmila Osipova dell'Icct (International Council on Clean Transportation) è un risultato importante che tuttavia aggrava il problema rappresentato dalla scelta degli armatori di ridurre le emissioni di zolfo per risparmiare sui carburanti usando sistemi di lavaggio dei fumi che riversano gli inquinanti raccolti in mare, causando un grave impatto sull'ecosistema marino. "Il processo verso l'entrata in vigore dell'Area Seca richiede - afferma Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l'Aria - un deciso passo avanti anche in termini di implementazione delle norme esistenti. Le Capitanerie sono oggi soggette a disposizioni nazionali, di cui abbiamo chiesto al Ministero dell'Ambiente la revoca e che signaleremo alla Commissione Europea in quanto violano la Direttiva 2016/802, che prevedono un avviso alle navi prima dei controlli, ciò che verosimilmente rende gli stessi del tutto vani, consentendo alla nave di mettersi in regola prima che i prelievi del carburante avvengano. Ora è il momento di procedere spediti verso una nuova responsabilità per armatori e amministratori: la salute della popolazione non può più dipendere da norme sbagliate e indulgenza nei confronti di chi inquina. Inoltre, - ricorda Anna Gerometta - lo scorso maggio il Tribunale Internazionale del diritto del mare (Itlos) ha emesso una deliberazione all'unanimità che rappresenta una svolta per quanto riguarda gli impegni degli Stati quanto ad emissioni navali riconoscendo che esse rappresentano 'inquinamento marino' ai sensi della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare e prescrivendo il conseguente



Politica&Associazioni Queste le principali soluzioni emerse da un convegno di esperti nazionali e internazionali che si è tenuto a Livorno di REDAZIONE SHIPPING ITALY A Livorno si è tenuto, presso la Fortezza Vecchia, un convegno sull'inquinamento atmosferico determinato dalle attività portuali "Miglioramento della qualità dell'aria e riduzione dell'impatto climatico: opportunità per il trasporto marittimo e i porti del Mediterraneo" cui hanno partecipato esperti provenienti da tutta Europa che hanno sottolineato il peso ambientale del trasporto marittimo e hanno messo in luce le soluzioni e le prospettive che già esistono per ridurlo; erano inoltre presenti i rappresentanti delle locali associazioni, dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e della Capitaneria di Porto di Livorno. Sul fronte della regolamentazione Ivan Sammut, direttore del Centro regionale del Mediterraneo per l'inquinamento marittimo (Rempec - Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea) ha sottolineato la determinazione degli organismi Europei e dei paesi del Mediterraneo di procedere verso l'attivazione dell'Area Neca (Nitrogen Emission Control Area), l'Area a Basse Emissioni di Azoto nel Mediterraneo, che - dopo l'entrata in vigore della Seca (Sulphur Emission Control Area) a maggio 2025 che ridurrà in modo significativo le emissioni di zolfo dalle navi - avrebbe l'effetto di affrontare finalmente anche le emissioni di ossidi di azoto dalle navi i cui limiti sono, oggi, 50 volte più elevati di quelli che vigono per i mezzi pesanti che circolano sulle nostre strade. L'entrata in vigore dell'Area Seca, come sottolineato da Ludmila Osipova dell'Icct (International Council on Clean Transportation) è un risultato importante che tuttavia aggrava il problema rappresentato dalla scelta degli armatori di ridurre le emissioni di zolfo per risparmiare sui carburanti usando sistemi di lavaggio dei fumi che riversano gli inquinanti raccolti in mare, causando un grave impatto sull'ecosistema marino. "Il

Shipping Italy

Livorno

obbligo degli Stati membri della Convenzione Unclos, fra i quali l'Italia, di adottare tutte le misure necessarie per prevenire, ridurre e controllare tale inquinamento, proteggendo e preservando altresì l'ambiente marino dagli impatti dei cambiamenti climatici e dell'acidificazione degli oceani". "Mentre fervono i lavori per trovare soluzioni tecniche ed applicare in concreto le normative internazionali, è importante - dice Luca Ribechini presidente di **Livorno Porto Pulito** - perseguire obiettivi realizzabili nel breve periodo. Per questo motivo nei mesi scorsi abbiamo lanciato una petizione che ha raccolto oltre mille firme. Ciò permetterà di portare in Consiglio Comunale tre richieste: la data di installazione in **porto** di centraline fisse Arpat per la misurazione degli inquinanti navali (la più vicina è attualmente a oltre 2 km dal **porto**); la data di effettuazione della campagna di analisi dei fumi "a camino" della nave; la certezza che tutte le navi che entreranno in **porto** nel 2026 avranno la predisposizione per l'allacciamento alle banchine elettrificate in corso di realizzazione e trovino energia sufficiente nonostante lo sviluppo di traffici altamente energivori, come quello delle crociere (a **Livorno** 400 arrivi nel 2024)". Durante il convegno sono stati presentati i risultati dei monitoraggi effettuati a **Livorno** dall'esperto tedesco Axel Friedrich insieme all'associazione **Livorno Porto Pulito**, nei giorni precedenti il convegno. I monitoraggi hanno evidenziato - nonostante la pioggia ed il tempo favorevole alla dispersione degli inquinanti - picchi di particolato ultrafine elevatissimi, con oltre 210.000 nanometri (nm) in prossimità di una nave in manovra in **porto**, oltre 40.000 nm davanti alla sede del Comune di **Livorno** ed infine, oltre 50.000 nm monitorando da un appartamento al quinto piano in prossimità del **porto**. L'associazione **Livorno Porto Pulito** sta anche conducendo, con uno strumento del tecnico Friedrich messo a disposizione da Cittadini per l'Aria, ad un monitoraggio del Black Carbon - anche detto 'nero fumo' - un inquinante estremamente dannoso e cancerogeno per l'uomo, presso un terrazzo di una abitazione in prossimità del **porto**, da cui emerge una corrispondenza dei picchi dell'inquinante con gli arrivi e le manovre dei traghetti in **porto** (qui i dati da consultare Al convegno hanno partecipato diverse realtà impegnate su fronti diversi, come una start up maltese che sta perfezionando un sistema di monitoraggio dei fumi delle navi utilizzando droni e boe in prossimità del **porto**, e un'impresa che propone vele a rotore che riducono il fabbisogno di energia, e quindi i consumi di carburanti, delle navi e dei traghetti. Il convegno è stato organizzato da Cittadini per l'Aria con la coalizione di associazioni europee (Nabu, Green Global Future, BirdLife Malta, Zero Ornithologists, Ecologistas en Accion, WeAreHereVenice) che sostengono l'adozione dell'Area Neca nel Mediterraneo e con **Livorno Porto Pulito**, una realtà che da ormai due anni aggrega attivamente a sé i cittadini livornesi preoccupati per i fumi delle navi con manifestazioni e petizioni che invocano azioni per la riduzione dei fumi navali.

Shipping Italy

Livorno

Opportunità e criticità dell'Interporto Toscano al centro dell'ultima assemblea del Propeller di Livorno

Il Propeller Club livornese, sotto la guida della riconfermata presidente Maria Gloria Giani Pollastrini e del suo consiglio direttivo, si è riunito per la consueta Assemblea annuale cogliendo, nella sessione pubblica, l'occasione per un primo incontro tra soci e ospiti. Aperto dal saluto del Prefetto di **Livorno** Giancarlo Dionisi l'incontro è stato poi incentrato sull'intervento dei vertici dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci, Monica Bellandi e Raffaello Cioni, rispettivamente neo presidente e amministratore delegato. L'interporto, guidato dal nuovo consiglio di amministrazione insediatosi a inizio ottobre "ha già nei suoi piani di società pubblica il raggiungimento di fini di utilità comune, e questo sarà l'obiettivo che perseguiremo ancora maggiormente, per essere utili alla comunità portuale, alla cosiddetta area vasta e per contribuire ad attrarre investimenti che significano lavoro, qualità della vita e sviluppo" ha detto la presidente Bellandi. Poi ha aggiunto: "Obiettivo non ultimo - ma anzi prioritario - sarà quello di contribuire alla sostenibilità ambientale in collaborazione con gli altri enti e di tutta la comunità portuale". L'illustrazione dell' Interporto A. Vespucci , terzo in termini di grandezza in Italia e parte dei 20 porti basilari per la struttura delle reti interportuali oltre che, insieme al **porto** di **Livorno**, incluso nelle rete transeuropea di trasporto Ten-T, è stata effettuata dall'amministratore delegato Cioni. "L'interporto è una realtà sinergica con il **porto**. Al suo interno, fra le oltre 60 società che lo abitano sono presenti i più grandi nomi della logistica e dei trasporti, ma non solo. Il suo ruolo nel tempo si è accresciuto. Fra i nostri obiettivi c'è la promozione della nostra realtà come piattaforma che offre collegamenti ferroviari e stradali, la creazione di nuove opportunità di insediamento, lo sviluppo del nostro servizio di area retroportuale e il diventare sempre più un produttore e consumatore di energie rinnovabili; in linea a questo presto sarà completato un impianto che permette di generare energia sostenibile" ha detto Raffaello Cioni. Altra vocazione dell'Interporto Vespucci è la multimodalità, secondo quanto ricordato l'a.d., perché aggiunge alla tradizionale possibilità di trasferire i traffici dalla strada alla ferrovia anche la possibilità del trasferimento aereo, data la sua vicinanza con l'aeroporto di Pisa, e quella di distribuire anche nell'ultimo miglio, grazie alla presenza all'interno delle sue aree di aziende attive in questo tipo di spedizioni. Cioni nell'illustrare le attività e opportunità offerte dall'interporto ha dovuto comunque ricordare gli ostacoli dati dai ritardi nell'esecuzione di infrastrutture ferroviarie e portuali. Per quanto riguarda ad esempio la tratta Prato - Bologna , oggetto di lavori di risagomatura delle gallerie che dovranno essere portati a termini nel prossimo anno, una volta operativa consentirà il trasporto di tutti gli standard di rimorchi stradali su carri ferroviari; ciò incrementerà notevolmente la capacità di trasporto dell'interporto



Shipping Italy
Opportunità e criticità dell'Interporto Toscano al centro dell'ultima assemblea del Propeller di Livorno
10/23/2024 18:47
Nicola Capuzzo
Politica&Associazioni Monica Bellandi e Raffaele Cioni, nell'illustrare le attività e opportunità offerte dall'interporto, hanno dovuto comunque ricordare gli ostacoli dati dai ritardi nell'esecuzione di infrastrutture ferroviarie e portuali di Cinzia Garofoli il Propeller Club livornese, sotto la guida della riconfermata presidente Maria Gloria Giani Pollastrini e del suo consiglio direttivo, si è riunito per la consueta Assemblea annuale cogliendo, nella sessione pubblica, l'occasione per un primo incontro tra soci e ospiti. Aperto dal saluto del Prefetto di Livorno Giancarlo Dionisi l'incontro è stato poi incentrato sull'intervento dei vertici dell'interporto Toscano Amerigo Vespucci, Monica Bellandi e Raffaello Cioni, rispettivamente neo presidente e amministratore delegato. L'interporto, guidato dal nuovo consiglio di amministrazione insediatosi a inizio ottobre "ha già nei suoi piani di società pubblica il raggiungimento di fini di utilità comune, e questo sarà l'obiettivo che perseguiremo ancora maggiormente, per essere utili alla comunità portuale, alla cosiddetta area vasta e per contribuire ad attrarre investimenti che significano lavoro, qualità della vita e sviluppo" ha detto la presidente Bellandi. Poi ha aggiunto: "Obiettivo non ultimo - ma anzi prioritario - sarà quello di contribuire alla sostenibilità ambientale in collaborazione con gli altri enti e di tutta la comunità portuale". L'illustrazione dell' Interporto A. Vespucci , terzo in termini di grandezza in Italia e parte dei 20 porti basilari per la struttura delle reti interportuali oltre che, insieme al porto di Livorno, incluso nelle rete transeuropea di trasporto Ten-T, è stata effettuata dall'amministratore delegato Cioni. "L'interporto è una realtà sinergica con il porto. Al suo interno, fra le oltre 60 società che lo abitano sono presenti i più grandi nomi della logistica e dei trasporti, ma non solo. Il suo ruolo nel tempo si è accresciuto. Fra i nostri obiettivi c'è la promozione della nostra realtà come piattaforma che offre collegamenti ferroviari e stradali, la creazione di nuove

Shipping Italy

Livorno

(a **Livorno** transitano circa 600.000 veicoli l'anno) a vantaggio della sostenibilità e sicurezza sulle strade. Riguardo invece al collegamento con il **porto** (il cosiddetto scavalco) i lavori dovrebbero concludersi nel prossimo anno; è stata ricordata anche la rilevanza del collegamento Collesalveti - Vada, di grande importanza generale per lo sviluppo dei traffici anche in prospettiva della realizzazione della Darsena Europa e della scadenza del 2030 che chiede il raggiungimento del 30% di traffico su ferro. La logistica nella fase attuale sta riprendendo forza e chiede spazi di grande dimensione; spazi che in questo momento l'Amerigo Vespucci non ha perché ormai saturo sotto questo profilo. Per non perdere occasioni di sviluppo, e avendo individuato a est del suo insediamento aree idonee a questo uso, Cioni ha informato che l'interporto ha proposto che queste aeree possano essere dedicate allo sviluppo logistico nell'interesse della comunità. Intanto a gennaio avverrà l'inaugurazione del Truck Village, una struttura di alto livello nata per supportare gli autisti e migliorare la loro qualità di vita nel momento della sosta. Il Truck Village sarà a supporto anche del **porto**, in caso di vento e chiusure.

(Sito) Ansa

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Vice comandante Guardia Costiera visita uffici marittimi Marche

Il vice comandante generale della Guardia Costiera, a sei mesi dalla più recente visita ad **Ancona**, torna nelle Marche incontrare il personale assegnato agli Uffici delle Capitanerie appartenenti alle tre province marittime della regione. L'ammiraglio Ispettore (Cp) Sergio Liardo - ricevuto lunedì mattina con gli onori militari dal parigrado comandante del **porto** di **Ancona** e direttore marittimo delle Marche, Vincenzo Vitale - ha visionato, come responsabile nazionale dei programmi di sviluppo infrastrutturali rivolti a potenziare il patrimonio logistico delle Capitanerie dei quasi 300 Uffici Marittimi, le numerose sedi marchigiane. Oltre ad **Ancona** e Falconara, l'Ammiraglio Liardo e il suo Staff tecnico, sempre accompagnati dall'ammiraglio Vitale, si sono recati presso le infrastrutture logistiche di Gabicce, Pesaro, Fano, Civitanova Marche, **Porto** San Giorgio, Pedaso e San Benedetto del Tronto, "per un'analisi delle condizioni del patrimonio immobiliare del Corpo delle Capitanerie di **porto**, costituito in gran parte da cespiti demaniali marittimi distribuiti lungo i 185 Km di costa marchigiana". L'attività ricognitiva, ricorda la Guardia Costiera, "risulta indispensabile per fissare le priorità d'intervento marchigiane, nel contesto della più ampia situazione e delle esigenze nazionali parimenti in esame". Il soggiorno ha permesso, al numero due della Guardia Costiera italiana, di incontrare ad **Ancona** il sindaco Daniele Silvetti ed il prefetto Saverio Ordine, il procuratore generale della Repubblica Roberto Rossi, il Comandante del presidio militare ammiraglio di squadra Antonio Natale, l'assessore Stefano Aguzzi in rappresentanza del presidente della Regione, il presidente delle Camere di Commercio delle Marche Gino Sabatini, e Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Centrale con il Segretario Generale Maurizio Minervino. L'ammiraglio Liardo ha altresì incontrato, a San Benedetto del Tronto, il sindaco Antonio Spazzafumo, tutto il personale della Capitaneria, del primo Nucleo subacquei e gli equipaggi di Nave De Grazia nonché della prima unità a vela della Guardia Costiera, entrambe in transito in quel **porto**. "Durante la permanenza ad **Ancona**, l'ammiraglio Vitale ha riunito in Capitaneria il personale della sede ed i comandanti di tutti gli Uffici marittimi della regione, che Liardo ha salutato in un'Assemblea Generale". L'alto Ufficiale ha espresso "viva soddisfazione per il fondamentale servizio che il personale delle Capitanerie di **porto**-Guardia Costiera svolgono nelle Marche - a garanzia della variegate attività produttive connesse agli usi civili del mare - operando quali presidi di legalità a salvaguardia degli interessi marittimi, per la difesa del patrimonio ambientale e delle biodiversità, nonché a primaria missione di soccorso della vita umana in mare e di sicurezza della navigazione a questa correlata".



Osimo: Teatro Comunale Sangallo Loreto: venerdì 25 ottobre "Infrastrutture e competitività: investire oggi per vincere domani"

Il programma prevede un intervento iniziale di contesto affidato al professor Roberto Zucchetti Economista, Docente Università Bocconi a cui farà seguito un'intervista a Alex D'Orsogna, AD Ancona International Airport. Il primo panel sarà dedicato alle infrastrutture cosiddette soft, ovvero le reti: interverranno Francesca Spigarelli, Professoressa Economia UNIMC, Ettore Caruso, Responsabile di Area Operativa Regionale Abruzzo Marche Molise E-DISTRIBUZIONE e Massimo Tarsi, Responsabile Field Operation Line Umbria Marche FIBERCOP. Il secondo panel sarà invece dedicato alle infrastrutture del territorio, ovvero porto e interporto: parteciperanno al panel Francesco Baldelli, Assessore regionale alle Infrastrutture, Vincenzo Garofalo, Presidente **Autorità di Sistema** Portuale del Mare Adriatico Centrale, Massimo Stronati Presidente Interporto e Rita Malavasi Senior Manager Public Policy Amazon Italia, All'interno del Bastione Sangallo, alle ore 17.30 prima dell'inizio del Convegno, verrà inaugurata la mostra "Storie di futuro", una raccolta di storie di visioni e successi delle imprese delle Valli dell'Aspio e del Musone. La mostra racconta lo sviluppo delle aziende sul territorio e attraverso l'intelligenza artificiale proietta le imprese nel futuro, immaginando il loro ruolo fra 80 anni. È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatsapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale @vivereAncona o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Questo è un comunicato stampa pubblicato il 23-10-2024 alle 08:35 sul giornale del 24 ottobre 2024 4 letture



Il Vice Comandante Generale della Guardia Costiera Sergio Liardo in visita ad Ancona e Falconara

Il Vice Comandante Generale della Guardia Costiera, a sei mesi dalla più recente visita ad Ancona, torna per incontrare il personale assegnato agli Uffici delle Capitanerie appartenenti alle tre province marittime della regione. L'Ammiraglio Ispettore (CP) Sergio LIARDO - ricevuto lunedì mattina con gli onori militari dal parigrado Comandante del porto di Ancona e Direttore marittimo delle Marche, Vincenzo VITALE - ha visionato, nella sua qualità di Responsabile nazionale dei programmi di sviluppo infrastrutturali rivolti al potenziamento del patrimonio logistico delle Capitanerie presente lungo i quasi 300 Uffici Marittimi, le numerose sedi marchigiane. Oltre ad Ancona e Falconara, l'Ammiraglio LIARDO ed il suo Staff tecnico, sempre seguiti dall'Ammiraglio VITALE, si sono recati presso le infrastrutture logistiche di Gabicce, Pesaro, Fano, Civitanova Marche, Porto San Giorgio, Pedaso e San Benedetto del Tronto, per un'analisi delle condizioni del patrimonio immobiliare del Corpo delle Capitanerie di porto, costituito in gran parte da cespiti demaniali marittimi distribuiti lungo i 185 Km di costa marchigiana. L'attività ricognitiva in parola risulta indispensabile per fissare le priorità d'intervento marchigiane, nel contesto della più ampia situazione e delle esigenze nazionali parimenti in esame. Il soggiorno ha permesso, al numero due della Guardia Costiera italiana, di incontrare ad Ancona il Sindaco Daniele SILVETTI ed il Prefetto Saverio ORDINE, il Procuratore Generale della Repubblica Roberto ROSSI, il Comandante del Presidio Militare Ammiraglio di Squadra Antonio NATALE, l'Assessore Stefano AGUZZI in rappresentanza del Presidente della Regione, il Presidente delle Camere di Commercio delle Marche Gino SABATINI, ed infine il Presidente Vincenzo GAROFALO dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale con il Segretario Generale Maurizio MINERVINO. L'Ammiraglio LIARDO ha altresì incontrato, a San Benedetto del Tronto, il Sindaco Antonio SPAZZAFUMO, tutto il personale della Capitaneria, del 1° Nucleo Subacquei e gli equipaggi di Nave DE GRAZIA nonché della prima unità a vela della Guardia Costiera, entrambe in transito in quel porto. Durante la permanenza ad Ancona, l'Ammiraglio VITALE ha riunito in Capitaneria il personale della sede ed i Comandanti di tutti gli Uffici marittimi della regione, che il collega LIARDO ha salutato in un'Assemblea Generale. L'alto Ufficiale ha espresso viva soddisfazione per il fondamentale servizio che il personale delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera svolgono nelle Marche - a garanzia della variegata attività produttive connesse agli usi civili del mare - operando quali presidi di legalità a salvaguardia degli interessi marittimi, per la difesa del patrimonio ambientale e delle biodiversità, nonché a primaria missione di soccorso della vita umana in mare e di sicurezza della navigazione a questa correlata. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 23-10-2024 alle 12:06 sul giornale del 24 ottobre 2024 0 letture Commenti.



Il Vice Comandante Generale della Guardia Costiera Sergio Liardo in visita ad Ancona e Falconara

10/23/2024 12:16

Il Vice Comandante Generale della Guardia Costiera, a sei mesi dalla più recente visita ad Ancona, torna per incontrare il personale assegnato agli Uffici delle Capitanerie appartenenti alle tre province marittime della regione. L'Ammiraglio Ispettore (CP) Sergio LIARDO - ricevuto lunedì mattina con gli onori militari dal parigrado Comandante del porto di Ancona e Direttore marittimo delle Marche, Vincenzo VITALE - ha visionato, nella sua qualità di Responsabile nazionale dei programmi di sviluppo infrastrutturali rivolti al potenziamento del patrimonio logistico delle Capitanerie presente lungo i quasi 300 Uffici Marittimi, le numerose sedi marchigiane. Oltre ad Ancona e Falconara, l'Ammiraglio LIARDO ed il suo Staff tecnico, sempre seguiti dall'Ammiraglio VITALE, si sono recati presso le infrastrutture logistiche di Gabicce, Pesaro, Fano, Civitanova Marche, Porto San Giorgio, Pedaso e San Benedetto del Tronto, per un'analisi delle condizioni del patrimonio immobiliare del Corpo delle Capitanerie di porto, costituito in gran parte da cespiti demaniali marittimi distribuiti lungo i 185 Km di costa marchigiana. L'attività ricognitiva in parola risulta indispensabile per fissare le priorità d'intervento marchigiane, nel contesto della più ampia situazione e delle esigenze nazionali parimenti in esame. Il soggiorno ha permesso, al numero due della Guardia Costiera italiana, di incontrare ad Ancona il Sindaco Daniele SILVETTI ed il Prefetto Saverio ORDINE, il Procuratore Generale della Repubblica Roberto ROSSI, il Comandante del Presidio Militare Ammiraglio di Squadra Antonio NATALE, l'Assessore Stefano AGUZZI in rappresentanza del Presidente della Regione, il Presidente delle Camere di Commercio delle Marche Gino SABATINI, ed infine il Presidente Vincenzo GAROFALO dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale con il Segretario Generale Maurizio MINERVINO. L'Ammiraglio LIARDO ha altresì incontrato, a San Benedetto del Tronto, il Sindaco Antonio SPAZZAFUMO.

Phase out, si accelera al Mimit

Manifestazione d'interesse per la selezione dei progetti e redazione di un piano industriale per Civitavecchia. La vicepresidente della Regione Angelilli: «Da Enel si attende chiarezza sulla dismissione della centrale» Redazione web CIVITAVECCHIA - Una manifestazione d'interesse per la selezione dei progetti e la redazione di un vero e proprio piano industriale per l'area di Civitavecchia. È quanto emerso nel corso del tavolo unitario sul phase out dal carbone di Tvn, convocato dal sottosegretario al Mimit Bergamotto, alla presenza di Regione Lazio, istituzioni del territorio, Adsp, sindacati e partidattoriali. «Saranno attivati, sotto la supervisione del direttore della task force Civitavecchia Amedeo Teti, dei tavoli tecnici sulla ricognizione delle aree utili per avviare progetti industriali in stretta collaborazione tra MiMIT, ministero dell'Ambiente, Regione Lazio, Comune di Civitavecchia e **Autorità di Sistema Portuale** - ha spiegato soddisfatta la vicepresidente della Regione Roberta Angelilli - saranno, inoltre, verificate la fattibilità e le tempistiche di nuovi progetti di cantieristica ed eolico offshore. Esprimo infine un sincero apprezzamento per l'impegno del MiMIT a un incontro bilaterale con Enel a cui abbiamo richiesto chiarezza sui tempi e sulle modalità di dismissione, demolizione e messa in sicurezza della centrale. L'obiettivo è andare avanti per salvaguardare i posti di lavoro e avviare progetti di sviluppo che garantiscano sia i livelli occupazionali sia il futuro economico e industriale di Civitavecchia a lungo termine. La ZIs appena approvata dalla Regione Lazio rappresenta, a questo proposito, un passaggio fondamentale per attrarre investimenti e nuove opportunità imprenditoriali, sia di logistica che industriali». «È molto utile - ha aggiunto la capogruppo in Regione di Italia Viva Marietta Tidei - che il Ministero avvii direttamente una manifestazione di interesse volta alla ricerca di nuovi investitori che possano mettere in campo progetti e risorse. Progetti che si andranno ad aggiungere a quelli già pervenuti a seguito dell'attività di scouting da parte di Enel. Bene anche il coinvolgimento di Invitalia per l'elaborazione di un piano industriale territoriale, fondamentale per l'avvio dell'Accordo di programma. Credo che sia necessario continuare a cercare nuovi investitori e contestualmente avviare un'analisi nel merito dei progetti già pervenuti. Da quelli di sviluppo logistico a quelli industriali». «Attraverso l'azione del Governo e del Ministero, si comincia ad intravedere anche concretamente la volontà di subordinare le proposte di Enel ad una visione organica del futuro - ha sottolineato poi il consigliere regionale di FdI Emanuela Mari - si stanno compiendo dei passi in avanti nella giusta direzione, che è quella di impedire che Enel abbandoni semplicemente questo territorio dopo aver imposto per 70 anni una servitù ingombrante. Va tuttavia chiesto ad Enel cosa vuol fare oggi, e non tra un anno, delle commesse in corso, con le nostre aziende, con i nostri lavoratori. E quindi come pensano di smantellare un gruppo e con



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

quali risorse visto che il piano industriale di Enel non le prevede». «L'incontro - ha concluso il sindaco Marco Piendibene - ha segnato un passo in avanti nell'operatività e nell'identificazione delle priorità strategiche per il territorio. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nuovo terminal Bramante, via ai lavori

Redazione web **CIVITAVECCHIA** - È stato firmato l'accordo con la RTI Sacchetti Verginio s.r.l. /Manini Prefabbricati S.p.a./Installazione Impianti Spa per la costruzione del nuovo terminal crociere Donato Bramante nel **porto** di **Civitavecchia**. I lavori, come anticipato da Roma Cruise Terminal, inizieranno entro la fine del mese: si stima che il nuovo edificio di 3.500 mq verrà completato nel autunno del 2025. «Dopo l'anno record 2023, con 3.3 milioni di passeggeri - ha spiegato John Portelli, Direttore Generale della Roma Cruise Terminal - non vediamo l'ora di dare inizio alla costruzione del nuovo terminal crociere che contribuirà ulteriormente a consolidare il ruolo primario di **Civitavecchia**, **porto** di Roma all'avanguardia nel comparto crocieristico, per il bene del nostro **porto**, città e la regione». Il nuovo terminal, si propone di ottimizzare le operazioni di transito e turnaround nel **porto** di **Civitavecchia**. Per questo motivo, nel corso della fase di progettazione, è stato chiesto alle compagnie di crociera di presentare suggerimenti e proposte. Tali proposte sono state successivamente inserite nel progetto esecutivo del terminal. Nella fase di pre costruzione, la Roma Cruise Terminal ha coinvolto dieci ditte di **Civitavecchia**, consolidando il ruolo importante che l'attività di crociera per l'economia di **Civitavecchia** e del Lazio.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Phase out, si accelera al Mimit

CIVITAVECCHIA - Una manifestazione d'interesse per la selezione dei progetti e la redazione di un vero e proprio piano industriale per l'area di Civitavecchia. È quanto emerso nel corso del tavolo unitario sul phase out dal carbone di Tvn, convocato dal sottosegretario al Mimit Bergamotto, alla presenza di Regione Lazio, istituzioni del territorio, Adsp, sindacati e parti datoriali. «Saranno attivati, sotto la supervisione del direttore della task force Civitavecchia Amedeo Teti, dei tavoli tecnici sulla ricognizione delle aree utili per avviare progetti industriali in stretta collaborazione tra MiMIT, ministero dell'Ambiente, Regione Lazio, Comune di Civitavecchia e **Autorità di Sistema Portuale** - ha spiegato soddisfatta la vicepresidente della Regione Roberta Angelilli - saranno, inoltre, verificate la fattibilità e le tempistiche di nuovi progetti di cantieristica ed eolico offshore. Esprimo infine un sincero apprezzamento per l'impegno del MiMIT a un incontro bilaterale con Enel a cui abbiamo richiesto chiarezza sui tempi e sulle modalità di dismissione, demolizione e messa in sicurezza della centrale. L'obiettivo è andare avanti per salvaguardare i posti di lavoro e avviare progetti di sviluppo che garantiscano sia i livelli occupazionali sia il futuro economico e industriale di Civitavecchia a lungo termine. La Zls appena approvata dalla Regione Lazio rappresenta, a questo proposito, un passaggio fondamentale per attrarre investimenti e nuove opportunità imprenditoriali, sia di logistica che industriali». «È molto utile - ha aggiunto la capogruppo in Regione di Italia Viva Marietta Tidei - che il Ministero avvii direttamente una manifestazione di interesse volta alla ricerca di nuovi investitori che possano mettere in campo progetti e risorse. Progetti che si andranno ad aggiungere a quelli già pervenuti a seguito dell'attività di scouting da parte di Enel. Bene anche il coinvolgimento di Invitalia per l'elaborazione di un piano industriale territoriale, fondamentale per l'avvio dell'Accordo di programma. Credo che sia necessario continuare a cercare nuovi investitori e contestualmente avviare un'analisi nel merito dei progetti già pervenuti. Da quelli di sviluppo logistico a quelli industriali». «Attraverso l'azione del Governo e del Ministero, si comincia ad intravedere anche concretamente la volontà di subordinare le proposte di Enel ad una visione organica del futuro - ha sottolineato poi il consigliere regionale di FdI Emanuela Mari - si stanno compiendo dei passi in avanti nella giusta direzione, che è quella di impedire che Enel abbandoni semplicemente questo territorio dopo aver imposto per 70 anni una servitù ingombrante. Va tuttavia chiesto ad Enel cosa vuol fare oggi, e non tra un anno, delle commesse in corso, con le nostre aziende, con i nostri lavoratori. E quindi come pensano di smantellare un gruppo e con quali risorse visto che il piano industriale di Enel non le prevede». «L'incontro - ha concluso il sindaco Marco Piendibene - ha segnato un passo in avanti nell'operatività e nell'identificazione delle priorità



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

strategiche per il territorio. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nuovo terminal Bramante, via ai lavori

CIVITAVECCHIA - È stato firmato l'accordo con la RTI Sacchetti Verginio s.r.l. /Manini Prefabbricati S.p.a./Installazione Impianti Spa per la costruzione del nuovo terminal crociere Donato Bramante nel **porto** di **Civitavecchia**. I lavori, come anticipato da Roma Cruise Terminal, inizieranno entro la fine del mese: si stima che il nuovo edificio di 3.500 mq verrà completato nel autunno del 2025. «Dopo l'anno record 2023, con 3.3 milioni di passeggeri - ha spiegato John Portelli, Direttore Generale della Roma Cruise Terminal - non vediamo l'ora di dare inizio alla costruzione del nuovo terminal crociere che contribuirà ulteriormente a consolidare il ruolo primario di **Civitavecchia**, **porto** di Roma all'avanguardia nel comparto crocieristico, per il bene del nostro **porto**, città e la regione». Il nuovo terminal, si propone di ottimizzare le operazioni di transito e turnaround nel **porto** di **Civitavecchia**. Per questo motivo, nel corso della fase di progettazione, è stato chiesto alle compagnie di crociera di presentare suggerimenti e proposte. Tali proposte sono state successivamente inserite nel progetto esecutivo del terminal. Nella fase di pre costruzione, la Roma Cruise Terminal ha coinvolto dieci ditte di **Civitavecchia**, consolidando il ruolo importante che l'attività di crociera per l'economia di **Civitavecchia** e del Lazio. Commenti.



CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

B&H: IMPEGNO E VISIONE PER IL FUTURO DEL PORTO

CORIGLIANO-ROSSANO, 23 Ottobre 2024 -Diciamolo chiaramente: il dibattito su B&H ha avuto la grande sfortuna di inserirsi nel contesto elettorale ed alcune posizioni sono state più opportunistiche che frutto di un ragionamento più organico nell'interesse del territorio. Siamo sempre stati distanti dalle posizioni estreme di chi paventava processi di colonizzazione o rischi ambientali, inesistenti, diffondendo immagini di bambini con la maschera antigas. La proposta americana, soprattutto inizialmente, per la nostra congenita diffidenza, è stata accolta tra pregiudizi, strumentalizzazioni e paure che abbiamo anche cercato di "smontare" specie dopo la "visita-blitz" presso lo stabilimento B&H di Vibo Valentia. Siamo stati testimoni della serietà e più in generale della sicurezza delle attività svolte, dell'impiego delle professionalità del posto, degli spazi riservati al benessere dei dipendenti. Mai B&H è stata da noi descritta come "pericolosa": i dubbi riguardavano principalmente l'estensione degli spazi occupati e la coesistenza delle altre destinazioni d'uso dell'area portuale. Dubbi che non significavano malafede, ma amore e attenzione verso le altre attività produttive, in primis la pesca. La difficile collocazione fuori dal **porto** sia per le gigantesche dimensioni dei manufatti, il cui spostamento può avvenire solo tramite navi cargo, sia per le specifiche esigenze progettuali ha richiesto lo svolgimento di vari passaggi ed approfondimenti in ultimo nella famosa capogruppo ad inizio settembre. E poi "goodbye"! La questione B&H, al di là dei pro, dei contro e di come andrà a finire, ci ha messo finalmente - o almeno- nelle condizioni di discutere del **porto**, delle sue potenzialità e criticità, di assetto e tutela di tutti i settori strategici e questo dopo mezzo secolo di solitudine e di pacchi! Se non ci sono più i margini per una soluzione e dovesse essere, per come temiamo, definitiva la rinuncia degli investitori, ciò impone di lavorare ancora più speditamente per il futuro del **porto** di **Corigliano** Rossano, per una pianificazione strategica e più in generale per attrarre investimenti e lavoro compatibili con le vocazioni del nostro territorio e l'ambiente.



CORIGLIANO-ROSSANO, 23 Ottobre 2024 -Diciamolo chiaramente: il dibattito su B&H ha avuto la grande sfortuna di inserirsi nel contesto elettorale ed alcune posizioni sono state più opportunistiche che frutto di un ragionamento più organico nell'interesse del territorio. Siamo sempre stati distanti dalle posizioni estreme di chi paventava processi di colonizzazione o rischi ambientali, inesistenti, diffondendo immagini di bambini con la maschera antigas. La proposta americana, soprattutto inizialmente, per la nostra congenita diffidenza, è stata accolta tra pregiudizi, strumentalizzazioni e paure che abbiamo anche cercato di "smontare" specie dopo la "visita-blitz" presso lo stabilimento B&H di Vibo Valentia. Siamo stati testimoni della serietà e più in generale della sicurezza delle attività svolte, dell'impiego delle professionalità del posto, degli spazi riservati al benessere dei dipendenti. Mai B&H è stata da noi descritta come "pericolosa": i dubbi riguardavano principalmente l'estensione degli spazi occupati e la coesistenza delle altre destinazioni d'uso dell'area portuale. Dubbi che non significavano malafede, ma amore e attenzione verso le altre attività produttive, in primis la pesca. La difficile collocazione fuori dal porto sia per le gigantesche dimensioni dei manufatti, il cui spostamento può avvenire solo tramite navi cargo, sia per le specifiche esigenze progettuali ha richiesto lo svolgimento di vari passaggi ed approfondimenti in ultimo nella famosa capogruppo ad inizio settembre. E poi "goodbye"! La questione B&H, al di là dei pro, dei contro e di come andrà a finire, ci ha messo finalmente - o almeno- nelle condizioni di discutere del porto, delle sue potenzialità e criticità, di assetto e tutela di tutti i settori strategici e questo dopo mezzo secolo di solitudine e di pacchi! Se non ci sono più i margini per una soluzione e dovesse essere, per come temiamo, definitiva la rinuncia degli investitori, ciò impone di lavorare ancora più speditamente per il futuro del porto di Corigliano Rossano, per una pianificazione strategica e più in generale per attrarre investimenti e lavoro compatibili con le

CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Massima apertura agli investimenti, ma rispetto di procedure e territorio

I temi importanti si affrontano con contenuti chiari e seri e riteniamo che quello del futuro del **Porto** di Corigliano-Rossano sia un argomento che va affrontato distanti da strumentalizzazioni becere e con una visione chiara del futuro. Per questa ragione la maggioranza consiliare di Corigliano-Rossano ha già lavorato ad una bozza di delibera, ovviamente emendabile e proposta anche ai consiglieri di minoranza, che ricostruisce con chiarezza la vicenda dell'iter autorizzativo della Nuovo Pignone, sancendo passaggio per passaggio quali sono state le lacune, puntualmente sottolineate nelle sedi opportune dal Comune, con relative possibili soluzioni, che però non hanno trovato alcuni riscontro. In tutto questo è evidente che la lacuna più importante è l'assenza di pianificazione urbanistica, che a 30 anni dalla approvazione della legge 84/94 e dopo nove anni di "gestione Agostinelli" certifica il totale disinteresse dell'Autorità Portuale, oggi autorità di sistema, nello sviluppare il nostro **porto**. L'assenza di Pianificazione significa non avere né visione né interesse, ed affidarsi alle proposte di turno: una condizione che non è più accettabile.

Avviare il percorso condiviso per l'adozione del Piano Regolatore Portuale, dunque, è ormai improcrastinabile e solo attraverso questo strumento si potranno creare le condizioni per sviluppo ed occupazione. Ma ovviamente la delibera preparata dalla maggioranza pone la massima attenzione anche sulla vicenda specifica degli investimenti e di Baker Hughes, ribadendo un indirizzo chiaro: la città di Corigliano-Rossano è favorevole agli investimenti sul territorio, ovviamente nel rispetto delle procedure e delle vocazioni. Per questa ragione la maggioranza propone di richiedere agli enti, a prescindere dalle autonome e legittime scelte dell'impresa, di convocare una conferenza dei servizi finalizzata al rilascio dell'Autorizzazione Unica ZES. Da questa circostanza dipende, infatti, la volontà da parte delle altre amministrazioni di affrontare concretamente la vicenda, una volontà che l'Amministrazione Comunale ha già dimostrato ripetutamente. Infine non è più il tempo di briciole per il nostro **porto**, perché nella dinamica degli interventi prodotti nell'ultimo decennio da parte dell'Autorità di **Gioia Tauro**, al **porto** di Schiavonea sono state riservate soltanto briciole, tenendo fermi per anni milioni di euro, per esempio, per la banchina crocieristica. Ancora una volta la maggioranza consiliare affronta le questioni importanti con serietà e concretezza, senza inutili strumentalità e senza le giravolte a cui stiamo assistendo in questi mesi, mettendo nero su bianco delle posizioni chiare che contribuiranno alla crescita del territorio nell'ambito di una visione condivisa del futuro.



I temi importanti si affrontano con contenuti chiari e seri e riteniamo che quello del futuro del Porto di Corigliano-Rossano sia un argomento che va affrontato distanti da strumentalizzazioni becere e con una visione chiara del futuro. Per questa ragione la maggioranza consiliare di Corigliano-Rossano ha già lavorato ad una bozza di delibera, ovviamente emendabile e proposta anche ai consiglieri di minoranza, che ricostruisce con chiarezza la vicenda dell'iter autorizzativo della Nuovo Pignone, sancendo passaggio per passaggio quali sono state le lacune, puntualmente sottolineate nelle sedi opportune dal Comune, con relative possibili soluzioni, che però non hanno trovato alcuni riscontro. In tutto questo è evidente che la lacuna più importante è l'assenza di pianificazione urbanistica, che a 30 anni dalla approvazione della legge 84/94 e dopo nove anni di "gestione Agostinelli" certifica il totale disinteresse dell'Autorità Portuale, oggi autorità di sistema, nello sviluppare il nostro porto. L'assenza di Pianificazione significa non avere né visione né interesse, ed affidarsi alle proposte di turno: una condizione che non è più accettabile. Avviare il percorso condiviso per l'adozione del Piano Regolatore Portuale, dunque, è ormai improcrastinabile e solo attraverso questo strumento si potranno creare le condizioni per sviluppo ed occupazione. Ma ovviamente la delibera preparata dalla maggioranza pone la massima attenzione anche sulla vicenda specifica degli investimenti e di Baker Hughes, ribadendo un indirizzo chiaro: la città di Corigliano-Rossano è favorevole agli investimenti sul territorio, ovviamente nel rispetto delle procedure e delle vocazioni. Per questa ragione la maggioranza propone di richiedere agli enti, a prescindere dalle autonome e legittime scelte dell'impresa, di convocare una conferenza dei servizi finalizzata al rilascio dell'Autorizzazione Unica ZES. Da questa circostanza dipende, infatti, la volontà da parte delle altre amministrazioni di affrontare concretamente la vicenda.

Gallo: «Da sempre narrazione negativa sulla Calabria, ora tutto sta cambiando»

Le parole dell'assessore regionale all'Agricoltura e ai Trasporti nel talk di TgCom24. Agostinelli: «Porto di Gioia Tauro eccellenza mondiale» RENDE Sul palco del teatro Auditorium Unical di Rende oggi nel corso della prima tavola rotonda di "Tgcom24Tour" in cui si è dibattuto di trasporti e mobilità, anche l'assessore all'Agricoltura e ai Trasporti della Regione Calabria Gianluca Gallo e il presidente dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro Andrea Agostinelli. Insieme a loro Marco Franchini (Amministratore di Sacal). In collegamento Tullio Ferrante, sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e Pietro Salini, Amministratore di Webuild. A condurre il talk Paolo Luguori insieme al giornalista Dario Donato. Gallo ha puntato l'attenzione sulla forte sinergia nata tra il governo e la Regione. «Da quando l'amministrazione della Regione è passata da Jole Santelli a Roberto Occhiuto - ha affermato l'assessore regionale - è cambiato totalmente il rapporto tra la Calabria e il governo. Un rapporto costruttivo, dove c'è maggior ascolto per il nostro territorio. Tanti, in questo senso, gli investimenti fatti come, per esempio, il miliardo di euro destinato alla ricostruzione del tratto autostradale tra Cosenza e Altilia. Il nostro obiettivo è quello di ricostruire il rapporto tra i calabresi e il trasporto locale. Per questo motivo, abbiamo acquistato quaranta treni per agevolare gli spostamenti. C'è sempre stata una sorta di narrazione negativa nei confronti della Calabria. Noi abbiamo avviato un processo di cambiamento di questa narrazione. Vogliamo rendere consapevoli i nostri concittadini della grandezza e delle potenzialità di questa terra».



Baker Hughes, Stasi ad Agostinelli: "E' l'autorità di sistema che ha sbagliato"

Il sindaco di Corigliano-Rossano rispedisce al mittente l'accusa di aver fatto perdere alla città l'investimento della multinazionale "Non è nostra la responsabilità se Baker Hughes è andata via, ma di chi non ha voluto convocare una conferenza di servizi per autorizzare l'investimento". Così Flavio Stasi, al nostro Tg. Il sindaco di Corigliano-Rossano risponde alle critiche del presidente dell'autorità portuale, **Andrea Agostinelli**, che aveva accusato la politica locale di aver fatto fuggire la multinazionale americana.



Vetrina Tv

Catania

Porto di Catania, al via le opere propedeutiche al futuro Piano regolatore: 6,5 mln per nuovo varco sud e parco del Faro

In attesa che arrivi il nuovo Piano regolatore del porto di Catania, che segnerà una svolta senza precedenti nel rilancio dello scalo etneo in termini infrastrutturali e di servizi, l'Autorit

Vetrinatv

In attesa che arrivi il nuovo Piano regolatore del porto di Catania, che segnerà una svolta senza precedenti nel rilancio dello scalo etneo in termini infrastrutturali e di servizi, l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale non intende perdere tempo, e sta avviando una serie di opere che anticiperanno in parte il futuro disegno: per iniziare, entro la fine dell'anno sarà indetta una gara per l'importo di circa 6,5 milioni di euro finalizzata al rifacimento ex novo del varco sud, principale porta d'ingresso dell'area portuale ed unica per le aree commerciali, essendo usata perlopiù per il transito dei mezzi pesanti. Un intervento che vedrà una significativa trasformazione di una zona periferica e al contempo strategica per Catania, perché in prossimità di un nodo stradale di accesso alla città. 'Un cambiamento radicale che vedrà la striscia di terra al fianco di via Tempio diventare un polo attrattivo per la comunità - spiega il presidente Adsp **Francesco Di Sarcina** - abbiamo infatti previsto un grande parco pubblico multifunzionale di 10mila mq, che si chiamerà Parco del Faro, un'enorme area verde dove poter passeggiare, girare in bici, fare attività sportiva, prendere un aperitivo a due passi dal centro e in piena sicurezza'. La procedura contempla anche la costruzione del varco di accesso, costituito da due archi d'acciaio, rastremati e alti 40 metri, convergenti verso l'alto e fusi assieme nelle cuspidi, grazie ad un originale design architettonico, che intende richiamare la 'A' della patrona Sant'Agata: la struttura contraddistinguerà l'ingresso, accompagnata da pensiline e uffici 'Come accade in tutti i porti commerciali degni di questo nome', precisa Di **Sarcina**. Sarà un nuovo punto di riferimento made in Catania, capace di integrare la vegetazione preesistente con nuove infrastrutture e attrazioni, nel rispetto dei principi di sostenibilità e funzionalità: 'Come più volte annunciato, il nostro intento è migliorare il rapporto tra città e il porto, che deve essere aperto e rivolto ad essa e non darle le spalle, ma questo obiettivo si deve conseguire attraverso iniziative sinergiche con le attività svolte all'interno e in un mosaico complessivo che non penalizzi il grande valore economico che riveste il porto commerciale. La vera rivoluzione sarà con il futuro PRP che speriamo possa vedere la luce a fine 2025, in cui ogni tessera sarà al giusto posto in una visione moderna e rivoluzionaria, frutto dell'orgoglio di essere catanesi che vogliono un porto con la P maiuscola. Ma, consapevoli che realizzare le ambiziose opere di PRP richiederà tempo e risorse, intendiamo da subito, avendo ormai riparato la darsena traghetti, avviare il rinnovamento con opere che impattino positivamente sul carattere del porto e sulla sua accessibilità. Per questa ragione stiamo avviando una serie di progettualità preparatorie e preliminari, di cui questa è solo la prima di una serie'. Si prevede l'aggiudicazione della gara nel prossimo gennaio, l'affidamento



In attesa che arrivi il nuovo Piano regolatore del porto di Catania, che segnerà una svolta senza precedenti nel rilancio dello scalo etneo in termini infrastrutturali e di servizi, l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale non intende perdere tempo, e sta avviando una serie di opere che anticiperanno in parte il futuro disegno: per iniziare, entro la fine dell'anno sarà indetta una gara per l'importo di circa 6,5 milioni di euro finalizzata al rifacimento ex novo del varco sud, principale porta d'ingresso dell'area portuale ed unica per le aree commerciali, essendo usata perlopiù per il transito dei mezzi pesanti. Un intervento che vedrà una significativa trasformazione di una zona periferica e al contempo strategica per Catania, perché in prossimità di un nodo stradale di accesso alla città. 'Un cambiamento radicale che vedrà la striscia di terra al fianco di via Tempio diventare un polo attrattivo per la comunità - spiega il presidente Adsp Francesco Di Sarcina - abbiamo infatti previsto un grande parco pubblico multifunzionale di 10mila mq, che si chiamerà Parco del Faro, un'enorme area verde dove poter passeggiare, girare in bici, fare attività sportiva, prendere un aperitivo a due passi dal centro e in piena sicurezza'. La procedura contempla anche la costruzione del varco di accesso, costituito da due archi d'acciaio, rastremati e alti 40 metri, convergenti verso l'alto e fusi assieme nelle cuspidi, grazie ad un originale design architettonico, che intende richiamare la 'A' della patrona Sant'Agata: la struttura contraddistinguerà l'ingresso, accompagnata da pensiline e uffici. 'Come accade in tutti i porti commerciali degni di questo nome', precisa Di Sarcina. Sarà un nuovo punto di riferimento made in Catania, capace di integrare la vegetazione preesistente con nuove infrastrutture e

Vetrina Tv

Catania

dell'appalto entro marzo e l'inizio dei lavori già a giugno 2025 per essere completati entro 300 giorni (aprile 2026). Grande attenzione al profilo ambientale con l'utilizzo di materiali CAM (Criteri Ambientali Minimi), all'impianto fotovoltaico collocato nella pensilina di circa 500 mq che rende autosufficiente la struttura sottostante e quello di trattamento e accumulo delle acque piovane, in grado di raccoglierle per irrigare le aree a verde grazie ad un serbatoio di 300mila litri. Il progetto include il rifacimento del manto stradale per circa 15mila mq di asfalto che verrà realizzato utilizzando una miscela utile a conferire al tappetino di usura maggiore resistenza e durabilità e quindi minori interventi di manutenzione; due grandi carreggiate stradali con tre corsie l'una, per una migliore gestione delle operazioni di controllo in ingresso/uscita; un'area di 200 mq per accogliere veicoli in entrata e in uscita, controlli e addetti ai lavori (AdSP, Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Guardie Giurate, ecc.); sarà rinnovata l'illuminazione al fine di conciliare esigenze funzionali legate alla viabilità e artistiche così da valorizzare l'imponente arco. L'opera è pensata per integrarsi col futuro sottopassi di collegamento con l'autostrada, previsto nel PRP e condiviso già con la Amministrazione comunale. Ringrazio gli ingegneri Riccardo Lentini (dirigente area infrastrutture Adsp e RUP del progetto) e Lorenzo D'Arrigo, il geometra Alfredo Franceschini, gli architetti Umberto Passanisi e Mario Arcidiacono, il responsabile della pianificazione territoriale **Francesco** Cacciaguerra e l'avvocato Roberta Meloni (referente amministrativo), che hanno redatto il PFTE (Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economico). "Senza il duro lavoro di squadra che è in atto - conclude Di **Sarcina** - questi importanti lavori di riqualificazione non avrebbero mai potuto prendere forma'.

(Sito) Ansa

Augusta

Nave Libra ad Augusta, in attesa delle disposizioni del Viminale

Agenzia ANSA

(ANSAMed) - ROMA, 22 OTT - La nave Libra, quella che ha portato nei giorni scorsi i migranti in Albania nell'ambito del protocollo con l'Italia, è ancora ferma ad Augusta, in Sicilia. L'imbarcazione della Marina Militare sosta in porto da giorni, dopo aver raggiunto le acque italiane poche ore dopo le operazioni di sbarco a Shengjin. Successivamente, tempo permettendo, dovrebbe riposizionarsi in una zona poco fuori dalle acque territoriali a sud di Lampedusa, a disposizione del ministero dell'Interno. Sarà quindi il Viminale a disporre eventuali altri trasporti o attività in base alle esigenze e agli eventi. (ANSAMed). Riproduzione riservata



Brunei: Visita del Vicepresidente cinese al Porto di Muara per rafforzare la cooperazione bilaterale

23 Ottobre 2024_ Oggi, il Vicepresidente della Repubblica Popolare Cinese, Han Zheng, ha visitato la Muara Port Company (MPC) come parte di un... 23 ottobre 2024 | 12.18 LETTURA: 1 minuti 23 Ottobre 2024_ Oggi, il Vicepresidente della Repubblica Popolare Cinese, Han Zheng, ha visitato la Muara Port Company (MPC) come parte di un programma di visita in Brunei che si svolge dal 21 al 23 ottobre 2024. Questo incontro segna un ulteriore passo nella crescente cooperazione tra Brunei e Cina, con discussioni focalizzate su logistica, commercio e operazioni portuali. Durante la visita, Han Zheng ha esplorato il Terminal **Crociere** e ha assistito a una dimostrazione di un nuovo sistema di gestione del riempimento di azoto, progettato per migliorare la conservazione delle merci. La notizia è stata riportata da pelitabrunei.gov.bn. La visita sottolinea l'importanza del Porto di Muara come hub strategico per le relazioni economiche e commerciali tra i due paesi.



Fincantieri costruirà due nuove navi da crociera per Viking

Fincantieri e Viking hanno annunciato di aver firmato i contratti per la costruzione di due nuove navi da crociera, che si baseranno sulle caratteristiche di successo delle precedenti navi già realizzate nei propri stabilimenti italiani per questo armatore. Le navi saranno consegnate nel 2030. Non è stato reso noto il valore dell'accordo ma è stato semplicemente definito "grande". Fincantieri e Viking hanno inoltre raggiunto un'intesa per ulteriori 4 navi in opzione con consegne previste tra 2031 e 2032. Si tratta di due navi da crociera del segmento piccole dimensioni, cioè con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, in grado di ospitare 998 passeggeri in 499 cabine. Le nuove unità saranno costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti e saranno equipaggiate con i più avanzati sistemi di sicurezza. Vanteranno altresì innovazioni all'avanguardia, sviluppate grazie alla costante collaborazione tra Fincantieri e Viking per lo sviluppo di carburanti green e di sistemi di generazione di energia sostenibili a zero emissioni. Il rapporto tra Fincantieri e Viking risale al 2012; fino ad oggi il gruppo italiano ha realizzato per Viking 22 navi, incluse le due unità expedition costruite dalla controllata norvegese Vard. Per Pierroberto Folgiero, ad e dg Fincantieri, il nuovo ordine oltre a "rappresentare un ulteriore passo nella collaborazione con Viking", consolida "Fincantieri come leader globale nell'innovazione navalmeccanica" e posiziona il gruppo "in prima linea nel guidare l'industria verso la transizione energetica". Realizzare "navi che guardano al futuro, allineate alle sfide climatiche e alle opportunità del settore **crocieristico**", come delineato nel nostro Piano Industriale", ha concluso.



Il Nautilus

Focus

Pichetto: ambiente ed energia assi portanti per sviluppo lontano da ideologie

"Italia più sicura di due anni fa su approvvigionamenti di energia, scelta strada pianificazione e obiettivi raggiungibili per una transizione intelligente" Roma .

"In questi due anni di Governo, l'ambiente e la sicurezza energetica sono stati assi portanti di una nuova visione di sviluppo, pragmatica e lontana da ogni ideologia". Lo dichiara il Ministro Gilberto Pichetto, a due anni dall'avvio dell'Esecutivo guidato da Giorgia Meloni. "Oggi l'Italia - osserva Pichetto - è più sicura di due anni fa sugli approvvigionamenti di energia, è al centro di nuove rotte e investe convintamente sulle rinnovabili, mai cresciute tanto come in questi anni". "Su ogni terreno - prosegue Pichetto - abbiamo scelto la strada della pianificazione, per uscire dalle logiche emergenziali, creando condizioni più semplici per chi investe e chi amministra. Gli incentivi alla costituzione delle

Comunità Energetiche Rinnovabili sono un esempio di provvedimento qualificante di questi anni, perché mettono il cittadino al centro delle scelte energetiche. Con il PNIEC abbiamo alzato l'asticella della nostra ambizione, in linea con le scelte climatiche continentali. Con il Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, dopo anni di attesa individuiamo le azioni necessarie per preparare il territorio ai mutamenti in atto". "Da Paese guida del G7, in questo anno - continua Pichetto - ci siamo distinti per i risultati della 'Carta di Venaria', che possono essere anche un importante viatico per il lavoro che ci attende alla Cop29 di Baku". "La nostra spinta all'innovazione - aggiunge - ci spinge alla valorizzazione di tutte le fonti energetiche alternative alle tradizionali, compreso un nuovo nucleare pulito e sostenibile, sul quale lavorano una

Piattaforma nazionale e un gruppo di lavoro per avere presto un nuovo quadro giuridico di riferimento". "Ci siamo battuti in Europa e continueremo a farlo - aggiunge Pichetto - per una transizione intelligente, che valorizzi e non scardini filiere produttive strategiche come quella dell'economia circolare italiana, prevedendo obiettivi davvero raggiungibili per gli Stati membri anche su temi come l'efficienza degli edifici e le emissioni nei trasporti". "Abbiamo un grande percorso da fare nei prossimi anni - conclude il Ministro - per affermare sempre più una visione di ambiente dinamica, diversa dal passato, mai orientata al 'no' preconconcetto ma basata su evidenze scientifiche". Intanto, sulla scrivania del Ministro aspetta la Sua firma il decreto per la designazione per l'offshore galleggiante. Un decreto che riconosce i porti di Taranto e Brindisi insieme, oltre al porto di Augusta in Sicilia, la funzione di hub meridionali per la costruzione degli impianti eolici offshore galleggianti. Sul porto di Taranto sono state proposte una zona del molo polisettoriale (terminal container, gestito da Yilport), la banchina ex Belelli e la vasca di colmata in ampliamento del quinto sporgente. La proposta è stata approvata con osservazioni e aspetti tecnici sollevati dal Consiglio Superiore



Il Nautilus

Focus

dei LL.PP. nella seduta di ieri. Mentre, sul porto di Brindisi, sono state indicate le aree di Capo Bianco, della vasca di colmata di Costa Morena est e la banchina dove Enel ha movimentato per anni carbone.

Informare

Focus

Nel trimestre luglio-settembre il traffico delle merci nei porti tunisini è calato del -8,5% In aumento solo i cereali e le merci in container

Nel periodo luglio-settembre di quest'anno i **porti** tunisini hanno segnato il quinto trimestre consecutivo di calo delle merci movimentate essendo passate sulle banchine della nazione africana 6,31 milioni di tonnellate di carichi, con una flessione del -8,5% sul terzo trimestre del 2023 che è stata generata dalla riduzione del -22,5% delle merci all'imbarco che hanno totalizzato 2,06 milioni di tonnellate, mentre le merci allo sbarco sono rimaste stabili essendo ammontate a 4,25 milioni di tonnellate (+0,3%). Nel solo settore delle rinfuse liquide sono state movimentate complessivamente 1,95 milioni di tonnellate di idrocarburi (-15,6%) e 93mila tonnellate di altri carichi (-48,2%), mentre in quello delle rinfuse solide sono state movimentate 1,04 milioni di tonnellate di cereali (+9,7%) e 1,30 milioni di tonnellate di altri carichi (-10,9%). Nel segmento delle merci varie il traffico delle merci containerizzate è stato di 1,03 milioni di tonnellate (+10,3%) con una movimentazione di contenitori pari a 119mila teu (+7,0%), quello dei rotabili di 424mila tonnellate (-6,2%) e il traffico delle altre merci varie di 488mila tonnellate (-22,3%). Nel terzo trimestre del 2024 i più consistenti volumi di traffico sono stati movimentati dal porto di Rades con 1,57 milioni di tonnellate (+0,7%) seguito dai **porti** di Biserta con 1,23 milioni di tonnellate (+36,0%), Sfax con 1,13 milioni di tonnellate (-13,4%), Skhira con 869mila tonnellate (-41,9%), Gabes con 759mila tonnellate (-6,3%), Sousse con 343mila tonnellate (+10,1%), La Goulette con 216mila tonnellate (-10,1%) e Zarzis con 197mila tonnellate (-27,4%). Nei primi nove mesi di quest'anno i **porti** della Tunisia hanno movimentato globalmente 20,56 milioni di tonnellate, con una flessione del -9,1% sul corrispondente periodo del 2023, di cui 13,09 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-4,9%) e 7,47 milioni di tonnellate di carichi all'imbarco (-15,7%).



COSTA CROCIERE RINFORZA ED EVOLVE L'ORGANIZZAZIONE COMMERCIALE

Francesco Muglia assume la nuova carica di Chief Commercial Officer Luigi Stefanelli viene nominato Vice President Worldwide Sales **Genova**, 23 ottobre 2024 - Continuando nel suo percorso di rafforzamento dell'organizzazione commerciale attraverso un sempre maggiore livello di integrazione attraverso il business, Costa Crociere annuncia una evoluzione della sua struttura commerciale. All'interno di una crescita di importanza dell'area Commerciale e con l'obiettivo di garantire la creazione di sempre maggiore valore, Francesco Muglia assume il nuovo ruolo di Chief Commercial Officer, includendo sotto la sua responsabilità, con scope globale, le aree Marketing, Communication, Trade Marketing, Sales, On Board Revenues. A diretto riporto di Francesco viene affidato a Luigi Stefanelli il nuovo ruolo di Vice President Worldwide Sales, con la responsabilità commerciale di Costa in tutti mercati Region Southern Europe (Italia, Francia, Spagna, Portogallo), di cui mantiene la gestione diretta, DACH (Germania, Svizzera, Austria), Americas (Nord e Sud America), International (Nord ed Est Europa e mercati emergenti). " Sono entusiasta della nomina di Luigi dopo l'ottimo lavoro fatto nei principali mercati di cui ha avuto la responsabilità. Luigi è un partner chiave nella definizione della strategia commerciale e sono convinto possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale di Costa e all'esecuzione della nostra strategia ", ha dichiarato Francesco Muglia, Chief Commercial Officer di Costa. Luigi Stefanelli, napoletano di 39 anni entra in Costa a **Genova** nel 2012 nel dipartimento di Pricing & Revenue Management. Dalla fine del 2012 Luigi ricopre ruoli di crescente responsabilità in diversi paesi dove la compagnia opera. Dapprima come Business Development & Pricing Director per l'area Asia Pacific & Australia, vivendo tre anni a Shanghai; successivamente al ritorno in Europa, prima come General Manager per i brand Costa e AIDA per i mercati Austria & Svizzera, e in seguito come General Manager Central Europe. Dal 2019 assume progressivamente la responsabilità di Spagna e Portogallo, Francia e Italia, divenendo così, nel 2023, Associate Vice President South Europe Region. " Sono estremamente onorato di questa nuova nomina e sono fiducioso di raggiungere ottimi risultati con una grande squadra di professionisti, contribuendo insieme al successo di Costa. "Nel corso degli anni, l'esperienza acquisita in tanti paesi mi ha permesso di sviluppare una visione commerciale ampia, fondata su una profonda conoscenza dei vari mercati ed i relativi sistemi distributivi ", ha affermato Luigi Stefanelli, Vice President Worldwide Sales di Costa.

Informatore Navale

COSTA CROCIERE RINFORZA ED EVOLVE L'ORGANIZZAZIONE COMMERCIALE

10/23/2024 19:23

Francesco Muglia assume la nuova carica di Chief Commercial Officer Luigi Stefanelli viene nominato Vice President Worldwide Sales Genova, 23 ottobre 2024 - Continuando nel suo percorso di rafforzamento dell'organizzazione commerciale attraverso un sempre maggiore livello di integrazione attraverso il business, Costa Crociere annuncia una evoluzione della sua struttura commerciale. All'interno di una crescita di importanza dell'area Commerciale e con l'obiettivo di garantire la creazione di sempre maggiore valore, Francesco Muglia assume il nuovo ruolo di Chief Commercial Officer, includendo sotto la sua responsabilità, con scope globale, le aree Marketing, Communication, Trade Marketing, Sales, On Board Revenues. A diretto riporto di Francesco viene affidato a Luigi Stefanelli il nuovo ruolo di Vice President Worldwide Sales, con la responsabilità commerciale di Costa in tutti mercati Region Southern Europe (Italia, Francia, Spagna, Portogallo), di cui mantiene la gestione diretta, DACH (Germania, Svizzera, Austria), Americas (Nord e Sud America), International (Nord ed Est Europa e mercati emergenti). " Sono entusiasta della nomina di Luigi dopo l'ottimo lavoro fatto nei principali mercati di cui ha avuto la responsabilità. Luigi è un partner chiave nella definizione della strategia commerciale e sono convinto possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale di Costa e all'esecuzione della nostra strategia ", ha dichiarato Francesco Muglia, Chief Commercial Officer di Costa. Luigi Stefanelli, napoletano di 39 anni entra in Costa a Genova nel 2012 nel dipartimento di Pricing & Revenue Management. Dalla fine del 2012 Luigi ricopre ruoli di crescente responsabilità in diversi paesi dove la compagnia opera. Dapprima come Business Development & Pricing Director per l'area Asia Pacific & Australia, vivendo tre anni a Shanghai; successivamente al ritorno in Europa, prima come General Manager per i brand Costa e AIDA per i mercati Austria & Svizzera, e in seguito come General Manager Central Europe. Dal 2019 assume progressivamente la responsabilità di Spagna e Portogallo, Francia e Italia, divenendo così, nel 2023, Associate Vice President South Europe Region. " Sono estremamente onorato di questa nuova nomina e sono fiducioso di raggiungere ottimi risultati con una grande squadra di professionisti, contribuendo insieme al successo di Costa. "Nel corso degli anni, l'esperienza acquisita in tanti paesi mi ha permesso di sviluppare una visione commerciale ampia, fondata su una profonda conoscenza dei vari mercati ed i relativi sistemi distributivi ", ha affermato Luigi Stefanelli, Vice President Worldwide Sales di Costa.

Informazioni Marittime

Focus

Crociere, Fincantieri e Viking firmano contratti per due nuove navi

Raggiunta anche un'intesa per ulteriori quattro unità in opzione. Con l'obiettivo di costruire due navi da crociera, Fincantieri e Viking hanno annunciato di aver firmato i relativi contratti per nuove unità che si baseranno sulle caratteristiche di successo delle precedenti navi già realizzate dal gruppo cantieristico per questo armatore. Le navi saranno consegnate nel 2030. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni standard, è stato definito come grande (per Fincantieri, un accordo grande nel comparto crocieristico è rappresentato da un accordo del valore compreso tra 500 milioni e 1 miliardo di euro). Fincantieri e Viking hanno inoltre raggiunto un'intesa per ulteriori 4 navi in opzione con consegne previste tra il 2031 e 2032. Le nuove unità saranno costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti e saranno equipaggiate con i più avanzati sistemi di sicurezza. Vanteranno altresì innovazioni all'avanguardia, sviluppate grazie alla costante collaborazione tra Fincantieri e Viking per lo sviluppo di carburanti green e di sistemi di generazione di energia sostenibili a zero emissioni. Si posizioneranno nel segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, e ospiteranno a bordo 998 passeggeri in 499 cabine. L'accordo testimonia la forza della partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking, nata nel 2012, e che può contare ad oggi un totale di 22 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata norvegese Vard. Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, ha commentato: "Questo nuovo ordine rappresenta un ulteriore passo nella nostra collaborazione con Viking, consolidando Fincantieri come leader globale nell'innovazione navalmeccanica. Un accordo che ci consente di rafforzare il nostro portafoglio ordini e assicurare ulteriore profondità di lavoro ai nostri cantieri nel lungo periodo, posizionandoci in prima linea nel guidare l'industria verso la transizione energetica. La nostra capacità di integrare tecnologie all'avanguardia testimonia il nostro impegno nel realizzare navi che guardano al futuro, allineate alle sfide climatiche e alle opportunità del settore crocieristico, come delineato nel nostro Piano Industriale".

Condividi Tag [fincantieri](#) [Articoli correlati](#).



Port News

Focus

Anversa-Bruges, 10,1mln di TEU in nove mesi

Nei primi nove mesi dell'anno, il porto di Anversa-Bruges ha movimentato 210,5 milioni di tonnellate di merce, con un aumento del 3% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso e una stabilizzazione rispetto al secondo trimestre del 2024. La movimentazione dei container in tonnellate è aumentata dell'8,9%, con le importazioni e le esportazioni in aumento rispettivamente del 10,2% e del 7,9%. La crescita nella prima metà dell'anno è continuata nel terzo trimestre, con il 12,3% in più di container movimentati (TEU) rispetto allo stesso trimestre dell'anno scorso. Nel corso dei primi nove mesi, la movimentazione totale dei container in TEU è aumentata del 6,8%, a 10,15 milioni di TEU. Nei primi nove mesi del 2024, la movimentazione dei reefer completi è aumentata del 9,7%, rappresentando l'8,5% del volume totale di container. Il traffico RO/RO è invece diminuito del 5,5%, a causa principalmente della riduzione delle importazioni. La movimentazione dei mezzi di trasporto è diminuita del 13,3%, quella di veicoli pesanti del 23,5%, di camion del 10,3% e di auto usate del 42,6%. Le spedizioni di auto nuove, che sono aumentate nel 2022 e nel 2023, sono diminuite dell'11,4% nei primi nove mesi di quest'anno. In calo le rinfuse liquide e solide, rispettivamente dell'1,4 e del 2,5%, mentre il traffico **crocieristico** ha fatto registrare tra gennaio e settembre un incremento del 17,5%, con oltre 412mila passeggeri e 143 navi da crociera, 10 in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.



Costa Crociere rinforza l'organizzazione commerciale

Ott 23, 2024 Genova - Continuando nel suo percorso di rafforzamento dell'organizzazione commerciale attraverso un sempre maggiore livello di integrazione attraverso il business, Costa **Crociere** annuncia una evoluzione della sua struttura commerciale. All'interno di una crescita di importanza dell'area Commerciale e con l'obiettivo di garantire la creazione di sempre maggiore valore, Francesco Muglia assume il nuovo ruolo di Chief Commercial Officer , includendo sotto la sua responsabilità, con scope globale, le aree Marketing, Communication, Trade Marketing, Sales, On Board Revenues. A diretto riporto di Francesco viene affidato a Luigi Stefanelli il nuovo ruolo di Vice President Worldwide Sales con la responsabilità commerciale di Costa in tutti mercati Region Southern Europe (Italia, Francia, Spagna, Portogallo), di cui mantiene la gestione diretta, DACH (Germania, Svizzera, Austria), Americas (Nord e Sud America), International (Nord ed Est Europa e mercati emergenti). " Sono entusiasta della nomina di Luigi dopo l'ottimo lavoro fatto nei principali mercati di cui ha avuto la responsabilità. Luigi è un partner chiave nella definizione della strategia commerciale e sono convinto possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale di Costa e all'esecuzione della nostra strategia ", ha dichiarato Francesco Muglia, Chief Commercial Officer di Costa. Luigi Stefanelli , napoletano di 39 anni entra in Costa a Genova nel 2012 nel dipartimento di Pricing & Revenue Management. Dalla fine del 2012 Luigi ricopre ruoli di crescente responsabilità in diversi paesi dove la compagnia opera. Dapprima come Business Development & Pricing Director per l'area Asia Pacific & Australia, vivendo tre anni a Shanghai; successivamente al ritorno in Europa, prima come General Manager per i brand Costa e AIDA per i mercati Austria & Svizzera, e in seguito come General Manager Central Europe. Dal 2019 assume progressivamente la responsabilità di Spagna e Portogallo, Francia e Italia, divenendo così, nel 2023, Associate Vice President South Europe Region. " Sono estremamente onorato di questa nuova nomina e sono fiducioso di raggiungere ottimi risultati con una grande squadra di professionisti, contribuendo insieme al successo di Costa. "Nel corso degli anni, l'esperienza acquisita in tanti paesi mi ha permesso di sviluppare una visione commerciale ampia, fondata su una profonda conoscenza dei vari mercati ed i relativi sistemi distributivi ", ha affermato Luigi Stefanelli, Vice President Worldwide Sales di Costa.



Ott 23, 2024 Genova - Continuando nel suo percorso di rafforzamento dell'organizzazione commerciale attraverso un sempre maggiore livello di integrazione attraverso il business, Costa Crociere annuncia una evoluzione della sua struttura commerciale. All'interno di una crescita di importanza dell'area Commerciale e con l'obiettivo di garantire la creazione di sempre maggiore valore, Francesco Muglia assume il nuovo ruolo di Chief Commercial Officer , includendo sotto la sua responsabilità, con scope globale, le aree Marketing, Communication, Trade Marketing, Sales, On Board Revenues. A diretto riporto di Francesco viene affidato a Luigi Stefanelli il nuovo ruolo di Vice President Worldwide Sales con la responsabilità commerciale di Costa in tutti mercati Region Southern Europe (Italia, Francia, Spagna, Portogallo), di cui mantiene la gestione diretta, DACH (Germania, Svizzera, Austria), Americas (Nord e Sud America), International (Nord ed Est Europa e mercati emergenti). " Sono entusiasta della nomina di Luigi dopo l'ottimo lavoro fatto nei principali mercati di cui ha avuto la responsabilità. Luigi è un partner chiave nella definizione della strategia commerciale e sono convinto possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale di Costa e all'esecuzione della nostra strategia ", ha dichiarato Francesco Muglia, Chief Commercial Officer di Costa. Luigi Stefanelli , napoletano di 39 anni entra in Costa a Genova nel 2012 nel dipartimento di Pricing & Revenue Management. Dalla fine del 2012 Luigi ricopre ruoli di crescente responsabilità in diversi paesi dove la compagnia opera. Dapprima come Business Development & Pricing Director per l'area Asia Pacific & Australia, vivendo tre anni a Shanghai; successivamente al ritorno in Europa, prima come General Manager per i brand Costa e AIDA per i mercati Austria & Svizzera, e in seguito come General Manager Central Europe. Dal 2019 assume progressivamente la responsabilità di Spagna e Portogallo, Francia e Italia, divenendo così, nel 2023, Associate Vice President South Europe Region. " Sono

Fincantieri e Viking firmano contratti per due nuove navi da crociera

Ott 23, 2024 Trieste - Fincantieri e Viking hanno annunciato di aver firmato i contratti per la costruzione di due nuove navi da crociera, che si baseranno sulle caratteristiche di successo delle precedenti navi già realizzate nei propri stabilimenti italiani per questo armatore. Le navi saranno consegnate nel 2030. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni standard, è stato definito come grande. Fincantieri e Viking hanno inoltre raggiunto un'intesa per ulteriori 4 navi in opzione con consegne previste tra il 2031 e 2032. Le nuove unità saranno costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti e saranno equipaggiate con i più avanzati sistemi di sicurezza. Vanteranno altresì innovazioni all'avanguardia, sviluppate grazie alla costante collaborazione tra Fincantieri e Viking per lo sviluppo di carburanti green e di sistemi di generazione di energia sostenibili a zero emissioni. Si posizioneranno nel segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, e ospiteranno a bordo 998 passeggeri in 499 cabine. L'accordo testimonia la forza della partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking, nata nel 2012, e che può contare ad oggi un totale di 22 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata norvegese Vard. Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha commentato: "Questo nuovo ordine rappresenta un ulteriore passo nella nostra collaborazione con Viking, consolidando Fincantieri come leader globale nell'innovazione navalmeccanica. Un accordo che ci consente di rafforzare il nostro portafoglio ordini e assicura ulteriore profondità di lavoro ai nostri cantieri nel lungo periodo, posizionandoci in prima linea nel guidare l'industria verso la transizione energetica. La nostra capacità di integrare tecnologie all'avanguardia testimonia il nostro impegno nel realizzare navi che guardano al futuro, allineate alle sfide climatiche e alle opportunità del settore **crocieristico**, come delineato nel nostro Piano Industriale".



Ott 23, 2024 Trieste - Fincantieri e Viking hanno annunciato di aver firmato i contratti per la costruzione di due nuove navi da crociera, che si baseranno sulle caratteristiche di successo delle precedenti navi già realizzate nei propri stabilimenti italiani per questo armatore. Le navi saranno consegnate nel 2030. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni standard, è stato definito come grande. Fincantieri e Viking hanno inoltre raggiunto un'intesa per ulteriori 4 navi in opzione con consegne previste tra il 2031 e 2032. Le nuove unità saranno costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti e saranno equipaggiate con i più avanzati sistemi di sicurezza. Vanteranno altresì innovazioni all'avanguardia, sviluppate grazie alla costante collaborazione tra Fincantieri e Viking per lo sviluppo di carburanti green e di sistemi di generazione di energia sostenibili a zero emissioni. Si posizioneranno nel segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, e ospiteranno a bordo 998 passeggeri in 499 cabine. L'accordo testimonia la forza della partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking, nata nel 2012, e che può contare ad oggi un totale di 22 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata norvegese Vard. Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha commentato: "Questo nuovo ordine rappresenta un ulteriore passo nella nostra collaborazione con Viking, consolidando Fincantieri come leader globale nell'innovazione navalmeccanica. Un accordo che ci consente di rafforzare il nostro portafoglio ordini e assicura ulteriore profondità di lavoro ai nostri cantieri nel lungo periodo, posizionandoci in prima linea nel guidare l'industria verso la transizione energetica. La nostra capacità di integrare tecnologie all'avanguardia testimonia il nostro impegno nel realizzare navi che guardano al futuro, allineate alle sfide climatiche e alle opportunità del settore

Shipping Italy

Focus

Nuove nomine al vertice della divisione commerciale di Costa Crociere

Evoluzione della sua struttura commerciale per Costa Crociere. "All'interno di una crescita di importanza dell'area commerciale e con l'obiettivo di garantire la creazione di sempre maggiore valore, Francesco Muglia assume il nuovo ruolo di Chief commercial officer, includendo sotto la sua responsabilità, con scope globale, le aree Marketing, Communication, Trade Marketing, Sales, On Board Revenues" ha spiegato in una nota la compagnia armatoriale genovese.

A diretto riporto di Muglia, affidato a Luigi Stefanelli il nuovo ruolo di Vice President Worldwide Sales, con la responsabilità commerciale di Costa in tutti mercati Region Southern Europe (Italia, Francia, Spagna, Portogallo), di cui mantiene la gestione diretta, Dach (Germania, Svizzera, Austria), Americas (Nord e Sud America), International (Nord ed Est Europa e mercati emergenti).

"Sono entusiasta della nomina di Luigi dopo l'ottimo lavoro fatto nei principali mercati di cui ha avuto la responsabilità. Luigi è un partner chiave nella definizione della strategia commerciale e sono convinto possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale di Costa e all'esecuzione della nostra strategia" ha dichiarato Muglia. Luigi Stefanelli, napoletano di 39 anni, è entrato

in Costa a **Genova** nel 2012 nel dipartimento di Pricing & Revenue Management. Dalla fine del 2012 ha ricoperto ruoli di crescente responsabilità in diversi paesi dapprima come Business Development & Pricing Director per l'area Asia Pacific & Australia, vivendo tre anni a Shanghai; successivamente al ritorno in Europa, prima come General Manager per i brand Costa e Aida per i mercati Austria & Svizzera, e in seguito come General Manager Central Europe. Dal 2019 assume progressivamente la responsabilità di Spagna e Portogallo, Francia e Italia, divenendo così, nel 2023, Associate Vice President South Europe Region. "Sono estremamente onorato di questa nuova nomina e sono fiducioso di raggiungere ottimi risultati con una grande squadra di professionisti, contribuendo insieme al successo di Costa. Nel corso degli anni l'esperienza acquisita in tanti paesi mi ha permesso di sviluppare una visione commerciale ampia, fondata su una profonda conoscenza dei vari mercati ed i relativi sistemi distributivi" ha affermato Stefanelli.



Economia Francesco Muglia assume il nuovo ruolo di Chief commercial officer mentre Luigi Stefanelli sarà Vice President Worldwide Sales di REDAZIONE SHIPPING ITALY Evoluzione della sua struttura commerciale per Costa Crociere. "All'interno di una crescita di importanza dell'area commerciale e con l'obiettivo di garantire la creazione di sempre maggiore valore, Francesco Muglia assume il nuovo ruolo di Chief commercial officer, includendo sotto la sua responsabilità, con scope globale, le aree Marketing, Communication, Trade Marketing, Sales, On Board Revenues" ha spiegato in una nota la compagnia armatoriale genovese. A diretto riporto di Muglia, affidato a Luigi Stefanelli il nuovo ruolo di Vice President Worldwide Sales, con la responsabilità commerciale di Costa in tutti mercati Region Southern Europe (Italia, Francia, Spagna, Portogallo), di cui mantiene la gestione diretta, Dach (Germania, Svizzera, Austria), Americas (Nord e Sud America), International (Nord ed Est Europa e mercati emergenti). "Sono entusiasta della nomina di Luigi dopo l'ottimo lavoro fatto nei principali mercati di cui ha avuto la responsabilità. Luigi è un partner chiave nella definizione della strategia commerciale e sono convinto possa dare un grande impulso allo sviluppo commerciale di Costa e all'esecuzione della nostra strategia" ha dichiarato Muglia. Luigi Stefanelli, napoletano di 39 anni, è entrato in Costa a Genova nel 2012 nel dipartimento di Pricing & Revenue Management. Dalla fine del 2012 ha ricoperto ruoli di crescente responsabilità in diversi paesi dapprima come Business Development & Pricing Director per l'area Asia Pacific & Australia, vivendo tre anni a Shanghai; successivamente al ritorno in Europa, prima come General Manager per i brand Costa e Aida per i mercati Austria & Svizzera, e in seguito come General Manager Central Europe. Dal 2019 assume progressivamente la responsabilità di Spagna e Portogallo, Francia e Italia, divenendo così, nel 2023, Associate Vice

The Medi Telegraph

Focus

Fincantieri costruirà altre due navi da crociera per Viking

La partnership tra Fincantieri e Viking, nata nel 2012, può contare ad oggi un totale di 22 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata norvegese Vard. **Genova** - Fincantieri e Viking hanno annunciato di aver firmato i contratti per la costruzione di due nuove navi da crociera, che si baseranno sulle caratteristiche di successo delle precedenti navi già realizzate nei propri stabilimenti italiani per questo armatore. Le navi saranno consegnate nel 2030. Il valore dell'accordo, soggetto a finanziamento e ad altri termini e condizioni standard, è stato definito come 'grande'. Lo riporta una nota precisando che Fincantieri e Viking hanno inoltre raggiunto un'intesa per ulteriori 4 navi in opzione con consegne previste tra il 2031 e 2032. Le nuove unità, viene spiegato, saranno costruite nel rispetto delle norme ambientali e dei regolamenti di navigazione più recenti e saranno equipaggiate con i più avanzati sistemi di sicurezza. Vanteranno altresì innovazioni all'avanguardia, sviluppate grazie alla costante collaborazione tra Fincantieri e Viking per lo sviluppo di carburanti green e di sistemi di generazione di energia sostenibili a zero emissioni. Si posizioneranno nel segmento delle navi da crociera di piccole dimensioni, con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate, e ospiteranno a bordo 998 passeggeri in 499 cabine. L'accordo, viene specificato nel comunicato, testimonia la forza della partnership di lunga durata tra Fincantieri e Viking, nata nel 2012, e che può contare ad oggi un totale di 22 navi, incluse le due unità expedition realizzate dalla controllata norvegese Vard. "Questo nuovo ordine rappresenta un ulteriore passo nella nostra collaborazione con Viking, consolidando Fincantieri come leader globale nell'innovazione navalmeccanica. Un accordo che ci consente di rafforzare il nostro portafoglio ordini e assicura ulteriore profondità di lavoro ai nostri cantieri nel lungo periodo, posizionandoci in prima linea nel guidare l'industria verso la transizione energetica. La nostra capacità di integrare tecnologie all'avanguardia testimonia il nostro impegno nel realizzare navi che guardano al futuro, allineate alle sfide climatiche e alle opportunità del settore crocieristico, come delineato nel nostro Piano Industriale", afferma Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri.



Costa Crociere, l'inverno 2024-2025 all'insegna delle 'Sea & Land Destinations'

Dal Mediterraneo ai Caraibi: tutte le novità di Costa Crociere Per godersi una vacanza indimenticabile nel prossimo inverno Costa propone una vasta scelta di crociere nel Mediterraneo, nei Caraibi e negli Emirati Arabi, disponibili per la prenotazione in agenzia di viaggio o sul sito web www.costacrociere.it. Dopo il successo dell'estate 2024, anche gli itinerari invernali 2024-25 di Costa includeranno le esclusive "Sea Destinations". Queste destinazioni possono essere scoperte a bordo, durante la navigazione, con esperienze che raccontano luoghi iconici della rotta. Si affiancano alle "Land Destinations", le mete esplorate durante le soste in porto, fuori dai percorsi tradizionali.

Mediterraneo Il Mediterraneo offre la massima comodità e l'opportunità di vivere una vacanza unica anche durante l'inverno, grazie alla sua ricca storia, cultura e natura. La nave ammiraglia Costa Toscana partirà per crociere settimanali che esploreranno Italia, Francia e Spagna, con soste nelle isole Baleari e in Sicilia. L'itinerario comprenderà **Savona**, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Palermo e Civitavecchia/Roma. Grazie alle destinazioni "Sea" & "Land", queste crociere promettono esperienze memorabili. Come, ad

esempio, la visita al quartiere marinaro di Marsiglia con un'esperta guida locale, o la degustazione di torroni e cioccolatini presso lo storico negozio "Torrons Vicens" nel Barrio Gòtico di Barcellona. A bordo, i passeggeri potranno conoscere i segreti di balene, delfini e megattere grazie a uno spettacolo di luci nel Santuario dei Cetacei, oppure osservare le stelle nel cielo buio del mare balearico. A Palma sarà imperdibile un tour nella caratteristica cittadina di Sòller su un antico treno panoramico; altrettanto interessanti saranno il cibo di strada di Palermo e la scoperta di Roma attraverso le sue fontane e piazze. Dubai ed Emirati Arabi Una destinazione per vivere l'inverno al caldo, ma a poche ore di volo da casa. Le crociere di una settimana di Costa Smeralda visiteranno Dubai (Emirati Arabi), con una sosta di due giorni, Muscat (Oman), Doha (Qatar), Abu Dhabi (Emirati Arabi), portando gli ospiti a conoscere le antiche tradizioni, la natura ma anche le città futuristiche di quest'area. Per vivere le festività in maniera unica, Costa Smeralda offrirà anche uno speciale itinerario di dieci giorni, con partenza e arrivo da Doha, che permetterà di festeggiare sia Natale che Capodanno in crociera. Gli ospiti di Costa Smeralda si troveranno sospesi tra passato e futuro, tra i grattacieli ultramoderni di Dubai e le antiche moschee di Abu Dhabi. Potranno fare snorkeling nei fondali mozzafiato di Muscat e nel cuore del Golfo dell'Oman; vivere l'atmosfera del deserto trascorrendo un giorno e una notte in tenda; passeggiare tra le ceramiche, i tessuti e le spezie del Souq Waqif di Doha e poi, sulla nave, vivere un party glamour, con musica e ballerini in abiti tradizionali, mentre lo skyline di Doha fa da sfondo. Caraibi L'ideale per una pausa al sole, tra spiagge di sabbia bianca e acque cristalline.



10/23/2024 12:11

Dal Mediterraneo ai Caraibi: tutte le novità di Costa Crociere Per godersi una vacanza indimenticabile nel prossimo inverno Costa propone una vasta scelta di crociere nel Mediterraneo, nei Caraibi e negli Emirati Arabi, disponibili per la prenotazione in agenzia di viaggio o sul sito web www.costacrociere.it. Dopo il successo dell'estate 2024, anche gli itinerari invernali 2024-25 di Costa includeranno le esclusive "Sea Destinations". Queste destinazioni possono essere scoperte a bordo, durante la navigazione, con esperienze che raccontano luoghi iconici della rotta. Si affiancano alle "Land Destinations", le mete esplorate durante le soste in porto, fuori dai percorsi tradizionali. Mediterraneo Il Mediterraneo offre la massima comodità e l'opportunità di vivere una vacanza unica anche durante l'inverno, grazie alla sua ricca storia, cultura e natura. La nave ammiraglia Costa Toscana partirà per crociere settimanali che esploreranno Italia, Francia e Spagna, con soste nelle isole Baleari e in Sicilia. L'itinerario comprenderà Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Palermo e Civitavecchia/Roma. Grazie alle destinazioni "Sea" & "Land", queste crociere promettono esperienze memorabili. Come, ad esempio, la visita al quartiere marinaro di Marsiglia con un'esperta guida locale, o la degustazione di torroni e cioccolatini presso lo storico negozio "Torrons Vicens" nel Barrio Gòtico di Barcellona. A bordo, i passeggeri potranno conoscere i segreti di balene, delfini e megattere grazie a uno spettacolo di luci nel Santuario dei Cetacei, oppure osservare le stelle nel cielo buio del mare balearico. A Palma sarà imperdibile un tour nella caratteristica cittadina di Sòller su un antico treno panoramico; altrettanto interessanti saranno il cibo di strada di Palermo e la scoperta di Roma attraverso le sue fontane e piazze. Dubai ed Emirati Arabi Una destinazione per vivere l'inverno al caldo, ma a poche ore di volo da casa. Le crociere di una settimana di Costa Smeralda visiteranno Dubai (Emirati Arabi), con

The Medi Telegraph

Focus

Costa Fortuna e Costa Fascinosa proporranno ognuna due diversi itinerari di una settimana, alternati tra loro, che possono essere combinati in un'unica vacanza lunga due settimane. La formula proposta è quella del pacchetto "volo+crociera". Costa Fortuna navigherà esclusivamente tra le Piccole Antille . Il primo itinerario comprende Guadalupa, Tortola, St. Marteen, Antigua, St. Lucia e Martinica; il secondo Guadalupa, Trinidad e Tobago, Grenada, St. Vincent, Barbados e Martinica. Tutte le soste sono almeno di 10 ore per vivere a pieno queste splendide isole. Il primo itinerario di Costa Fascinosa è invece una full immersion nella Repubblica Dominicana, anche qui con soste lunghe, che comprendono La Romana (Rep. Dominicana), Ocho Rios (Giamaica), Grand Turk, Amber Cove (Rep. Dominicana), Samaná (Rep. Dominicana) e isola Catalina (Rep. Dominicana), l'isola esclusiva di Costa. Il secondo itinerario va alla scoperta di sei tra le più belle isole dei Caraibi, facendo tappa a La Romana (Rep. Dominicana), St. Lucia, Barbados, Guadalupa, Antigua, isole Vergini britanniche. Le esperienze offerte sia a terra che a bordo da questi itinerari consentiranno, ad esempio, di esplorare gli incredibili panorami e suoni della foresta tropicale di Santa Lucia, cavalcare le onde di Antigua in moto d'acqua e fare snorkeling sulla barriera corallina. A Martinica, gli ospiti potranno scoprire le origini del rum in una storica distilleria e poi, a bordo, vivere l'energia vibrante dell'isola con un esclusivo Fest Tribute party, un'esplosione di colori e suoni che cattura l'essenza dell'isola dei fiori. Inoltre, sarà possibile visitare la riserva naturale di Samaná , tra foreste di mangrovie, isolotti e antiche caverne, oppure partecipare al più scintillante party di bordo, celebrando la potente energia della Luna. La straordinaria offerta gastronomica di bordo A bordo di tutte le navi Costa è possibile gustare ogni giorno, nei ristoranti principali, inclusi nel prezzo della crociera, i Destination Dish, piatti ideati dai tre grandi chef internazionali Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León, che interpretano la tradizione e i sapori del luogo che si visiterà il giorno seguente. Per chi desidera un'esperienza più completa con i menù dei tre chef, c'è invece il Ristorante Archipelago. Da non perdere anche la Pizzeria Pummid'oro , che propone l'autentica pizza italiana, fatta a regola d'arte; il Sushino at Costa, un sushi bistrot sul mare pensato per un'autentica esperienza giapponese, all'aperitivo, a pranzo o a cena; il ristorante Teppanyaki, un mix di alta gastronomia e show.

La nave da crociera Seabourn Pursuit 'scopre' il relitto della nave tedesca Titania

La scoperta è avvenuta pochi giorni fa durante il viaggio nel Pacifico meridionale della "Pursuit" che, percorrendo oltre 4.000 miglia tra Melanesia, Polinesia francese e Cile, ha raggiunto questo importante risultato agli antipodi della sua natia **Genova**. Il sottomarino imbarcato sulla Seabourn Pursuit è riuscito nell'impresa di ritrovare il relitto della nave tedesca Titania, affondata agli albori della Grande Guerra. Ritrovato a 95 metri sotto la superficie del mare vicino all'isola Alejandro Selkirk nell'arcipelago cileno Juan Fernández, questo segna il primo avvistamento del Titania da quando fu affondato nel 1914. La scoperta del relitto è stata resa possibile dalla ricerca del team del sottomarino e dalla collaborazione con le comunità locali. Il pilota del sottomarino Mauricio Fernandez, insieme ai membri del team Kieran Buckley, Henrik Enckell e Isaac Yebra, ha lavorato a stretto contatto con il pescatore locale Gino Perez, che conosceva la posizione approssimativa del relitto. Perez si è unito all'immersione e ha guidato il team sul sito, dove hanno trovato il Titania a 95 metri di profondità, 4,25 miglia nautiche dalla costa nord-occidentale dell'isola di Alejandro Selkirk. Il comandante del porto dell'isola ha confermato che il relitto non era mai stato visitato prima. «Esperienze come queste sono una testimonianza dello spirito della spedizione e questa scoperta è a dir poco storica», ha dichiarato Robin West, vicepresidente e direttore generale delle spedizioni di Seabourn. "Pursuit", fiore all'occhiello di questo tipo particolare di crociere di lusso nel settore avventura è l'ultima passeggeri consegnata dallo storico cantiere T. Mariotti di **Genova**. Il sottomarino autore del ritrovamento è uno dei must di questa piccola nave da solo 23.000 tonnellate di stazza lorda, ma concepita per navigare nei mari più remoti del pianeta. «Le spedizioni di Seabourn e in particolare le nostre esplorazioni sottomarine spesso portano i nostri ospiti in luoghi che nessun altro essere umano ha mai esplorato. Sono incredibilmente orgoglioso del nostro team di spedizione per aver regalato questo momento irripetibile e davvero indimenticabile ai nostri ospiti e alla comunità locale di Selkirk Island» ha aggiunto West. Gli ospiti hanno descritto la scoperta del Titania come un momento magico e straordinario. Irene Blum, che era a bordo del sottomarino durante il ritrovamento, ha espresso stupore per l'esperienza dicendo «è stato quasi magico, è stato davvero straordinario». Il pilota del mezzo subacqueo Fernandez ha dichiarato: «eravamo lì testimoni della storia e i nostri ospiti hanno avuto la possibilità di essere parte di questa scoperta del Titania e di essere i primi a vedere questa nave dopo che è affondata sul fondo dell'oceano 110 anni fa. Questo è stato davvero un momento speciale di scoperta e un esempio perfetto di come le spedizioni Seabourn continuino a offrire ai nostri ospiti incredibili "Seabourn moments" durante ogni viaggio». Il pescatore Gino Perez ha riferito ai media locali che il momento è stato



La scoperta è avvenuta pochi giorni fa durante il viaggio nel Pacifico meridionale della "Pursuit" che percorrendo oltre 4.000 miglia tra Melanesia, Polinesia francese e Cile, ha raggiunto questo importante risultato agli antipodi della sua natia Genova. Il sottomarino imbarcato sulla Seabourn Pursuit è riuscito nell'impresa di ritrovare il relitto della nave tedesca Titania, affondata agli albori della Grande Guerra. Ritrovato a 95 metri sotto la superficie del mare vicino all'isola Alejandro Selkirk nell'arcipelago cileno Juan Fernández, questo segna il primo avvistamento del Titania da quando fu affondato nel 1914. La scoperta del relitto è stata resa possibile dalla ricerca del team del sottomarino e dalla collaborazione con le comunità locali. Il pilota del sottomarino Mauricio Fernandez, insieme ai membri del team Kieran Buckley, Henrik Enckell e Isaac Yebra, ha lavorato a stretto contatto con il pescatore locale Gino Perez, che conosceva la posizione approssimativa del relitto. Perez si è unito all'immersione e ha guidato il team sul sito, dove hanno trovato il Titania a 95 metri di profondità, 4,25 miglia nautiche dalla costa nord-occidentale dell'isola di Alejandro Selkirk. Il comandante del porto dell'isola ha confermato che il relitto non era mai stato visitato prima. «Esperienze come queste sono una testimonianza dello spirito della spedizione e questa scoperta è a dir poco storica», ha dichiarato Robin West, vicepresidente e direttore generale delle spedizioni di Seabourn. "Pursuit", fiore all'occhiello di questo tipo particolare di crociere di lusso nel settore avventura è l'ultima passeggeri consegnata dallo storico cantiere T. Mariotti di Genova. Il sottomarino autore del ritrovamento è uno dei must di questa piccola nave da solo 23.000 tonnellate di stazza lorda, ma concepita per navigare nei mari più remoti del pianeta. «Le spedizioni di Seabourn e in particolare le nostre esplorazioni sottomarine spesso portano i nostri ospiti in luoghi che nessun altro essere umano ha mai esplorato. Sono incredibilmente

The Medi Telegraph

Focus

particolarmente emozionante. Ha raccontato di aver immaginato la nave molte volte e ha ringraziato il team della "Pursuit" per averlo aiutato a vederla finalmente, sottolineandone l'importanza per la sua famiglia, poiché suo padre gestisce quella zona dell'isola. Il Titania, affondato il 19 novembre 1914, era stata oggetto di molte storie locali, con i pescatori che occasionalmente trovavano frammenti di metallo che si credeva provenissero dal relitto. Tuttavia, non era mai stato localizzato ufficialmente fino ad oggi. La scoperta è avvenuta pochi giorni fa durante il viaggio nel Pacifico meridionale della "Pursuit" che, percorrendo oltre 4.000 miglia tra Melanesia, Polinesia francese e Cile, ha raggiunto questo importante risultato agli antipodi della sua nativa **Genova**.