



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 23 novembre 2024



Rassegna stampa

Prime Pagine

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

Primo Piano

22/11/2024	Informazioni Marittime	25
22/11/2024	La Gazzetta Marittima	26

Trieste

22/11/2024	La Gazzetta Marittima	27

Venezia

22/11/2024	Informare	28
22/11/2024	Messaggero Marittimo	29

Genova, Voltri

22/11/2024	(Sito) Ansa	30
22/11/2024	Genova Today	31
22/11/2024	PrimoCanale.it	32
22/11/2024	PrimoCanale.it	33
22/11/2024	PrimoCanale.it	34
22/11/2024	Ship Mag	37
22/11/2024	Shipping Italy	38
22/11/2024	The Medi Telegraph	39

La Spezia

22/11/2024	Port Logistic Press	40

Ravenna

22/11/2024	Agenparl	42
"CONTAINART - Dal Porto alla Città", dal 22 novembre al 2 dicembre la mostra promossa da TCR		
22/11/2024	RavennaNotizie.it	44
Porto e centro di Ravenna più vicini con Containart, una mostra di opere di Diego Cusano esposte in 22 negozi		
22/11/2024	RavennaNotizie.it	46
A Ferrara un convegno su Imprese, Banche, Università: energie per la crescita. Patuelli (Abi): Sulla linea ferroviaria occorre guardare al futuro		
22/11/2024	ravennawebtv.it	49
"CONTAINART - Dal Porto alla Città": una mostra che valorizza la relazione tra scalo portuale e Ravenna		
22/11/2024	Ship Mag	50
Cts: "La nostra esperienza al servizio dell'intero settore per spostare ogni pezzo della produzione"		
22/11/2024	Ship Mag	52
Il Gruppo Sapir guarda al 2025 con fiducia nonostante le difficoltà del settore		
22/11/2024	Ship Mag	54
Porto di Ravenna, Rossi: "Un miliardo di euro per creare un nuovo modello di intermodalità"		

Livorno

22/11/2024	(Sito) Ansa	56
Libeccio a 150 km/h, onde 8 metri, disagi in Toscana		
22/11/2024	Informazioni Marittime	57
Idrogeno verde, Livorno rafforza i rapporti con l'Egitto		
22/11/2024	La Gazzetta Marittima	58
TDT Livorno, si torna al partenariato		
22/11/2024	La Gazzetta Marittima	59
Anniversari e la sfera di cristallo		
22/11/2024	La Gazzetta Marittima	60
"Marina" nel Mediceo: ma i Fossi?		
22/11/2024	The Medi Telegraph	61
Livorno, lo scontro dei container tra Grimaldi e le aziende del porto		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

22/11/2024	Agenparl	63
Invito Stampa AdSP MTCS - Workshop progetto LIFE3H, 26 novembre p.v. ore 9,30 - Sala Comitato AdSP, Molo Vespucci - Civitavecchia		
22/11/2024	CivOnline	64
Nuova scogliera testata dalla mareggiata		
22/11/2024	CivOnline	66
Premio Scalfari: Civitavecchia celebra giornalismo, poesia e cultura nel centenario del maestro		

22/11/2024	Il Nautilus	67
22/11/2024	La Provincia di Civitavecchia	68
22/11/2024	La Provincia di Civitavecchia	69
Premio Scalfari: Civitavecchia celebra giornalismo, poesia e cultura nel centenario del maestro		

Napoli

22/11/2024	(Sito) Ansa	70
Vento forte, collegamenti difficili per Ischia e Procida		

Salerno

22/11/2024	Salerno Today	71
Presentato l'Amalfi Coast Cruise Terminal: nuovo gestore per la Stazione Marittima		

Brindisi

22/11/2024	Brindisi Report	72
Enel si appresta a lasciare Costa Morena: "Indennizzo per mancato arrivo delle navi"		
22/11/2024	Il Nautilus	74
A BRINDISI ARRIVA "PUGLIA DESTINATION GO - ORGANIZZIAMO IL TURISMO"		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

22/11/2024	FerPress	75
Gioia Tauro: la neo segretaria generale della UIL Senese in visita al presidente Agostinelli		
22/11/2024	Messaggero Marittimo	76
Agostinelli incontra la neosegretaria generale della Uil		
22/11/2024	Sea Reporter	77
Senese, segretaria generale della Uil ha fatto visita all'AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio		

Olbia Golfo Aranci

22/11/2024	La Gazzetta Marittima	78
Yachting in Sardegna, lo sviluppo		
22/11/2024	Olbia Notizie	80
Domani la corsa straordinaria per i passeggeri della Moby per Santa Teresa bloccati in Corsica		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

22/11/2024	giornaledisicilia.it	81
Eolie, la nave dei rifiuti sfida il mare in tempesta fino a Milazzo per evitare disservizi		
22/11/2024	Messina Oggi	82
Il 103 e l'esodo dei giovani		

Palermo, Termini Imerese

23/11/2024	The Medi Telegraph	84
Pasqualino Monti: "Quello dell'Enav è un modello vincente. Perché non possiamo adattarlo alla portualità?"		

Focus

22/11/2024	Agenparl	86
PITTALIS-TEDDE: NAUTICA DA DIPORTO A RISCHIO. FORZA ITALIA LAVORA PER INTEGRAZIONE NORMATIVA		
22/11/2024	Agenparl	87
La Russia prioritizza il controllo e lo sviluppo nell'Artico nella sua politica marittima		
22/11/2024	Il Nautilus	89
Il settore del trasporto container affronta la transizione ecologica con navi a doppia alimentazione		
22/11/2024	Informare	92
AD Ports prosegue nella sua campagna di investimenti in Egitto		
22/11/2024	La Gazzetta Marittima	93
Masucci, presidente bis		
22/11/2024	La Gazzetta Marittima	94
Assemblea UNIPORT sulla rete porti		
22/11/2024	La Gazzetta Marittima	95
Terminals Teu, analisi 2023		
22/11/2024	La Gazzetta Marittima	97
Armatori alla sfida sulla carta?		
22/11/2024	La Gazzetta Marittima	98
Circle nel progetto DEUS		
22/11/2024	L'agenzia di Viaggi	99
Ncl cancella 38 crociere su tre navi		
21/11/2024	portandshipping.com	100
Assiterminal, dopo un anno di trattative firmato il verbale di accordo per il contratto dei portuali		<i>da redazione</i>
22/11/2024	Shipping Italy	101
Banca Patrimoni Sella & C. si è presentata all'armamento italiano		
22/11/2024	Shipping Italy	103
BeyondIT si rivolge agli agenti marittimi con una soluzione per ridurre i tempi di sosta delle navi		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it



Da Padova a San Francisco
Google premia Vite Vere, l'app che aiuta i disabili
di **Elisabetta Soglio**
a pagina 25



Whoopi Goldberg
Il colloquio su la Lettura
«L'amore per l'Italia»
di **Viviana Mazza** nel settimanale
domani in edicola e già oggi sull'App



Muscoli e dilemmi

L'AUTO SENZA FRENI DI PUTIN

di Marco Inmarisio

A desso che i principali contendenti hanno entrambi mostrato i muscoli, si potrebbe finalmente parlare di diplomazia. Anche perché almeno per un paio di mesi la situazione rimarrà fluida, e per questo ancora più pericolosa. In questi giorni a Mosca sta girando molto una scenetta presa da un programma comico in onda su un canale nazionale. Un attore che somiglia in modo straordinario al giovane Vladimir Putin disegna con il dito indice la parabola di un missile a media gittata, e poi fa «boom» con la bocca, simulando con le mani una grande esplosione. Davanti a lui, un altro attore che impersona in modo caricaturale Donald Trump, chiede se quella è una minaccia. Suscitando l'ilarità del pubblico in studio, il finto Putin replica così. «Ma figurati, stavo solo imitando il salto di una cavalletta nella farina».

Le barzellette sull'ottusità occidentale e sulla nostra incapacità di capire le parole pronunciate dal presidente russo riscuotono sempre grande successo. Ma forse anche i russi dovrebbero ridere di meno, pensando al fatto che non c'è alcuna certezza sulle prossime mosse del loro caro leader. Il mondo intero si chiede cosa farà il Cremlino. La verità è che non lo sa nessuno. L'unica risposta onesta alla domanda che angoscia tutti, è questa. Al momento, il lancio del nocciolo, così si traduce Oreshnik, il nome del nuovo missile balistico, serve a cementare il monumento che Putin ha eretto a sé stesso. Uno Zar lascia le chiacchiere al sottoposto. Uno Zar agisce, e spaventa il nemico.

continua a pagina 40

Medio Oriente Feriti 4 soldati della base Unifil. Probabile attacco di Hezbollah. Meloni: indignata

Libano, missili sugli italiani

Ministri divisi sull'arresto di Netanyahu. Mosca: presto altri razzi ipersonici

● SETTEGIORNI

di Francesco Verderami

Intese bipartisan, i pontieri al lavoro sullo schema Fitto

F orse è possibile riprodurre in Italia lo schema che in Europa ha portato alla nomina di Fitto. Forse c'è spazio perché i due poli costruiscono intese senza che si confondano i rispettivi ruoli. Forse.

continua a pagina 13

● GIANNELLI



da pagina 2 a pagina 9

LE FRASI DEI LEADER, INTERVIENE LA PREMIER

Su Bibi è tutti contro tutti

di Paola Di Caro

S u Netanyahu, politici avanti in ordine sparso. Benvenuto per Salvini, da arrestare per Crosetto. Poi interviene Meloni: «Israele non è come Hamas, valuteremo».

a pagina 6

NOMINATA LA FEDELISSIMA PAM BONDI

Giustizia, la scelta di Trump

di Viviana Mazza

I taloamericana, ex procuratrice generale della Florida dal 2011 al 2019, la 59enne Pam Bondi nominata alla Giustizia è una dei più fedeli a Trump e lo ha difeso anche durante il suo primo impeachment.

a pagina 19

PARLA FRANCESCO MILLERI

«Ero in simbiosi con Del Vecchio I suoi eredi siano responsabili»

di Daniele Manca



S i deve andare tra le montagne del Bellunese. O nel quartier generale a due passi dal monumento voluto da Gae Aulenti in piazzale Cadorna nel cuore di Milano. In una villetta un po' nascosta, dove lavoravano cinquecento persone meno di 10 anni fa e oggi ce ne sono quasi 3 mila, molte sotto i trent'anni.

continua alle pagine 26 e 27

Intervista esclusiva Merkel: sul salvataggio dell'euro Draghi agì da solo

«Non ho avuto ruoli nella caduta di Berlusconi»

di Mara Gergolet e Paolo Valentino



alle pagine 10 e 11

Albania Via gli operatori dai centri

Caso migranti, il governo ai giudici: applicare le leggi

di Virginia Piccolillo

D al governo nuovo richiamo ai magistrati perché «non disapplicano le leggi». Il riferimento ai «disattesi» trattamenti dei migranti richiamando una sentenza della Corte Ue è «voluto». «Non c'è spazio — dice Nordio — per il diritto creativo».

a pagina 12

Cagliari I finti sms alle amiche di lei

Il marito confessa: ho ucciso Francesca a colpi di martello

di Alberto Pinna

S chiacciato dalle prove, è crollato. Igor Sollai, in carcere da sei mesi, ha fatto chiamare il magistrato: «Ho ucciso io mia moglie Francesca, l'ho colpita con un martello mentre era sdraiata sul divano».

a pagina 21



IL CAFFÈ
di Massimo Gramellini

S arà sicuramente una prosaica questione di sponsor, eppure i due azzurri diversi delle magliette di Sinner e Berrettini raccontano l'Italia meglio di un trattato. Siamo una nazione di singolaristi che nelle emergenze sa diventare squadra e vincere in rimonta. Non chiedeteci però di esserlo sempre: dovremmo mettere la stessa maglietta. E la visiera del cappellino dalla stessa parte. Impossibile, abbiamo troppo ego e troppa fantasia. Quando chiesero a Niccolò V per quale ragione preferisse circondarsi di collaboratori stranieri, quel Papa rinascimentale nato a Soragna rispose: «Il francese e il tedesco, dove li metti stanno. Gli italiani invece hanno l'animo troppo grande e tuttavia vorrebbero salire ancora». Un difetto che è anche un pregio. Dipende dalle circostanze.

Forza Italia



Berrettini e Sinner sono diversi, diversissimi, ma accomunati... «dalla residenza a Montecarlo» diranno i maligni. Sì, anche. Però in loro c'è una tigna allegria e arcidittatoria che li fa sorridere e tirare mazzette, in contemporanea. E una capacità di adattamento alle circostanze che rende gli italiani l'opposto dei dinosauri: instinguibili. Tra noi sappiamo riconoscerli e talvolta persino unirci: quasi mai «per», più spesso «contro» qualcun altro. Ricordate l'ultima intervista di Montanelli? «Per l'Italia non vedo nessun futuro, ma per gli italiani sì, brillantissimo». Forse la famosa frase di D'Alezio andrebbe ribaltata: fatti gli italiani, adesso dobbiamo fare l'Italia. Ciascuno per conto proprio, naturalmente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Libano: 4 caschi blu italiani feriti dopo un attacco di Hezbollah. Crosetto accusa Israele: "Usa le basi di Unifil come scudi". Magari si decide a smettere di armarlo



Sabato 23 novembre 2024 - Anno 16 - n° 324
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 200 - Arretrati: € 3,00 - € 16 con il libro "Ucraina, Russia e Nato in poche parole"
Spedizione a.r.b. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SENTENZA CPI Salvini: "In Italia è benvenuto"

Arresto di Netanyahu, ministri (e Stati) divisi

■ L'esecuzione del mandato è tutt'altro che automatico. Deve essere discusso dal ministro della Giustizia "sentiti gli altri ministri interessati". Per capirci, la richiesta su Vladimir Putin giace ancora a via Arenula

ASHOUR, MANTOVANI E PROVENZANI A PAG. 2-3



COERENZA ATLANTISTA

Elogi alla Corte anti-Putin, fischia se insegue Bibi



CANNAVÀ A PAG. 4

ALLARME DA VARSAVIA

Mosca: "Nuovi missili". Kiev: guerra globale



IACCARINO A PAG. 4

I guerrapiattisti

Marco Travaglio

Giorno dopo giorno cadono come birilli tutti gli slogan dei guerrapiattisti atlantoidi. E liberano la visuale sul Partito della Guerra che, prima di essere sloggiato da Trump, sta dando gli ultimi colpi di coda.

La Corte penale internazionale ordina la cattura di Netanyahu, Gallant e capi di Hamas per crimini di guerra. E i fin della Cpi, che due anni fa esultavano per l'imminente arresto di Putin, la attaccano o si allamano perché senza Bibi salta ogni ipotesi di negoziato. Così dimostrano il doppio standard dell'Occidente, che applica il diritto internazionale ai nemici e lo ignora per gli amici. E fingono di non sapere che Israele è una democrazia e può darsi un altro premier, mentre la Russia è un'autocrazia e il suo presidente l'ha appena rieletto con consensi mostruosi.

Biden, autorizzando Kiev a bombardare la Russia con missili Usa e inviandole le mine antiuomo dopo le bombe a grappolo e gli ordigni all'uranio impoverito, si conferma un criminale di guerra al pari dei predecessori Clinton, Bush jr., Obama e dei complici Blair, B., Aznar e Sarkozy, dimenticati per 25 anni dall'imparzialissima Cpi con altre canaglie impuniti perché amiche della Nato.

Zelensky, tomo tomo caccchio caccchio, dice: "Non possiamo perdere decine di migliaia di uomini per la Crimea": meglio "la via diplomatica". Ma va? Chi lo diceva mille giorni e 500 mila morti fa era bollato come "putiniano" e "pacifista" dai fantoci Nato e iscritto nelle liste di proscrizione dei Servizi ucraini, che spesso portano dritto alla morte (fra i tanti, il reporter Andrea Rochelli nel 2014). E così anche lui si candida a finire dinanzi alla Cpi, che Kiev non ha mai riconosciuto (ora è pronta a farlo, ma solo per i crimini di guerra degli altri): la controffensiva del 2023 falò in nove mesi 100 mila ucraini fra morti e mutilati per riprendere la Crimea che 10 anni fa votò un referendum sulla riannessione alla Russia. Ora si attende la prossima intervista in cui Zelensky scoprirà che non ha senso perdere migliaia di uomini (in aggiunta a quelli già morti) per riprendersi il Donbass, anch'esso quasi tutto russofilo e indipendentista dal 2014.

La Merkel, ultima testa pensante d'Europa, conferma nelle sue memorie di essersi sempre opposta all'ingresso dell'Ucraina nella Nato: il popolo non voleva (infatti nel 2004 e nel 2010 elesse presidente il neutralista Yanukovich, poi cacciato due volte dalla piazza sobillata dagli Usa perché obbediva agli ucraini anziché a loro); e l'annuncio al vertice Nato di Bucarest nel 2008 "fu una dichiarazione di guerra a Mosca" e una condanna a morte per Kiev.

Di questo passo, qualcuno potrebbe persino domandarsi: ma allora perché c'è la guerra in Ucraina? Se la Cpi indovinasse la risposta, ne vedremmo delle belle.

CASTA CONTINUA GARA DEGLI ASSESSORI A RIEMPIRE DI SOLDI LE CLIENTELE

Bancomat Sicilia: marchette da 85 milioni a fiere e sagre

SANTI E PESCI AZZURRI
ECCO LA LISTA-MONSTRE DEI CONTRIBUTI. C'È PURE IL BONUS PER I DEPUTATI

IL CAPOGRUPPO FDI CONTRO IL VICE MESSINA
Donzelli: "Vi fate gli affari vostri al potere". La Russa fa da paciere

CARROCCIO: I GUAI NEL LOMBARDO-VENETO
Lega Lombardia: Salvini va in minoranza
Meloni usa De Luca contro il tris di Zala

» ASSENZE E SOLDI BUTTATI

Arpino: Sgarbi, sindaco brigante, s'è visto 4 volte

» Thomas Mackinson
INVIATO AD ARPINO (FR)

"Buongiorno, sono il nuovo portavoce del sindaco di Arpino. Questo è l'atto di nomina, lo può protocollare?"

A PAG. 17

LE NOSTRE FIRME

- Villone L'Autonomia: partita aperta a pag. 13
- Fini Pinelli anarchico senza giustizia a pag. 18
- Valentini E Conte fece nero Salvini a pag. 13
- Crapis La criminalità e l'horror in tv a pag. 13
- Corrias In cortocircuito da banana a pag. 24
- Beccantini Brehme riusciva in tutto a pag. 19

COME VOTEREBBERO ONLINE

Rischi tutto M5S: le firme del Fatto

» A PAG. 8



La cattiveria

La donna più bassa e quella più alta del mondo si sono incontrate. Ma non lo sanno

LA PALESTRA/MATTEO CAPPINI

LA FAMIGLIA FA 240 CAUSE

Defini "mercenario" Quattrocchi: multa di 2500€ a cronista

» GRASSO A PAG. 10



CHE C'È DI BELLO

Torna Salvatore, Delbono risveglia e Postorino scissa

» DA PAG. 20 A 23



ANNO XXIX NUMERO 278 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 23 E DOMENICA 24 NOVEMBRE 2024 - € 2,50 + € 0,50 Review n. 34 + € 1,50 il libro L'ANTIPASCISMO R. CHURCHILL

Cosa hanno in comune i silenzi su Hezbollah anti Unifil, le accuse di genocidio, l'Aia contro Bibi? Rimuovere ciò che Israele difende, anche per noi

È successo tutto nel giro di due settimane. Prima, il pogrom ad Amsterdam, con i tifosi ebraici di una famosa squadra di calcio israeliana presi a calci in strada perché colpirono di essere ebrei. Poi, le accuse di genocidio arrivate nel giro di poche ore prima da una commissione delle Nazioni Unite e poi direttamente dal Santo Padre. Quindi, due giorni fa, la richiesta della Corte internazionale dell'Aia di arrestare il premier israeliano, Benjamin Netanyahu, accusato con note festose dal più ridicolo Alto rappresentante per la politica estera mai avuto dall'Unione europea, Josep Borrell. E infine, notizia da ieri, le reazioni incredibili della politica italiana alla notizia dei reati di Hezbollah: i palestinesi nella base Unifil in Libano dove si trovano gli italiani. L'istituzione globale combattuta contro Israele è alimentata da fonti diverse ma ha unico filo conduttore che è voler essere generosi: potremmo provare a sintetizzare così: una violenza assoluta nel riuscire a mettere a fuoco le coordinate dell'escalation.

Quadrilatero portato avanti, in giro per il mondo, contro il popolo ebraico e una mischia assoluta nel riuscire a combattere tutti i sic culturali, politici e umanitari che stanno contribuendo a trasformare un paese vittima di un attacco genocida da una feroce arma prepotente nel grande crimine globale. E i sono molti, compreso quello che ieri ha investito il governo italiano, che piuttosto che riconoscere la propria rabbia contro i terroristi di Hezbollah che hanno ferito quattro soldati italiani in Libano ha denunciato l'accaduto in modo neutrale, arrivando a dire, come ha fatto il ministro Crotto, che l'esercito israeliano deve metterlo da "coltivare le basi dell'Onu come scuola", come se dovessero sapere quanti maledetti tun-nel e quante maledette basi Hezbollah ha costruito accanto alle basi Unifil nell'indifferenza della stessa comunità internazionale. E per questo, in un occhio di lancia pregiudizi internazionali contro il popolo ebraico, quando c'è qualcuno che prova a smontare quei tic, qualcuno

che prova a mettere a nudo i pregiudizi anti israeliani, qualcuno che tenta di togliere gli occhiali per correre la mischia globale, qualcuno merita di essere elogiato. Merita di essere elogiato, per esempio, Bernard-Henri Lévy, che sulle pagine del Point, ieri, ha scritto che pagare le vittime di Gaza è un dovere morale ma è anche un dovere morale non diventare quando si parla di genocidio di Israele il corvo il rischio di "passare dal completo giudaismo, o giudaismo balcanico, o giudaismo capitalista, al completo giudaismo di cui tutti gli ebrei del mondo sono più o meno complici". Merita di essere elogiato il Telegraph, che ieri ha suggerito al governo inglese di non essere complice di un disguidato tradimento di Israele, di dimostrare una vera leadership morale europea e di dichiarare che questi mandati di cattura "sono una svolta presa in giro della giustizia e di prendere in considerazione l'idea di ritirarsi dalla Corte penale internazionale". E merita di essere elogiato, infine,

anche il Wall Street Journal che in un editoriale formidabile, ieri, ha ricordato, parlando della Corte penale, quanto sia assurda l'accusa di aver ucciso "la fame come metodo di guerra", perché in questi mesi Israele ha facilitato il trasferimento di oltre 57 mila camion di aiuti e 1,1 milioni di tonnellate di aiuti, nonostante buona parte di questi siano stati oggetto di furti di cui il Hamas, secondo una conclusione interessante. Qui in ballo, dice il Wj, non c'è solo il destino di Israele, ma con i mandati di arresto della Cpi in ballo c'è qualcosa di più grande: l'idea di iniziare a disinnescare qualsiasi democrazia occidentale desiderosa di rispondere con la forza alle atrocità dei terroristi e degli stati canaglia. Contro l'istituzione globale ci sono due tipi di scritte. Assecondare la mischia antisemitica o infondere gli occhiali per provare a ricordare che la libertà che Israele difende sono anche le nostre. Scegliere da che parte stare non dovrebbe essere così difficile.

Le case popolari fregate al 110%

Appena 3,4 miliardi su 160 di Superbonus sono andati all'edilizia pubblica. L'Italia ha avuto l'occasione per offrire una prima casa ai poveri, ma ha rifiutato la seconda casa ai ricchi. Dossier esclusivo

Uno degli argomenti invocati a difesa del Superbonus è che, grazie alla più che completa copertura dei costi (110 per cento) e alla credibilità del credito, ha reso le ristrutturazioni accessibili anche agli incapiati. L'argomento è stato usato più che altro come argomento retorico, perché nessuno si è chiesto quanto risorse in realtà sono state spese per ristrutturare le case popolari. La risposta è circa il 2 per cento della spesa da Superbonus (1,1 per cento considerando tutti i bonus edilizi).

Per questo abbiamo chiesto dei dati specifici a Federsca, la federazione che rappresenta 54 enti e circa 770 mila alloggi di edilizia residenziale pubblica. Secondo il censimento di Federsca, a metà 2023 risultavano avviati col Superbonus 685 cantieri per circa 1,1 miliardi di euro (1.142.348.020), mentre altri 710 interventi per un controvalore di 2,2 miliardi (2.294.478.333) erano in progetto di essere varati. Un terzo gruppo di 1.536 cantieri, per un ammontare di 2 miliardi (1.993.405.833.27) era nelle fasi iniziali del processo ma, come dice al Foglio il presidente di Federsca Marco Butti, quasi nessuno è poi partito perché erano già emersi problemi sul mercato dei crediti, i tempi per i lavori erano troppo stretti e i rischi finanziari troppo elevati. "Nessuno di questi è andato avanti" - dice Butti - "anche se era tutto pronto, con quei chiarimenti una nessuna ha preferito partire. Dei 2,3 miliardi di cantieri già approvati, un 80 per cento ha concluso i lavori. La spesa finale dovrebbe aggirarsi attorno ai 3 miliardi".

Prendendo pure l'ipotesi più ampia possibile, si può stimare che le case popolari hanno intercettato agevolazioni edilizie per non più di 3,4 miliardi, corrispondenti al 2,1 per cento della spesa per il Superbonus pari a 160 miliardi. La percentuale si riduce ulteriormente se si fa un confronto con il totale dei bonus edilizi, che nel triennio 2021-23 hanno tirato circa 220 miliardi. Questi dati vanno confrontati con i numeri del patrimonio dell'edilizia residenziale pubblica: circa 900 mila alloggi. Assumendo una media di 25 alloggi per edificio, ristrutturare l'intero parco immobiliare pubblico sarebbe costato circa 88 miliardi. Grosso modo la metà del Superbonus.

Un altro dato rilevante riguarda le case popolari sfite, che secondo l'osservatorio di Federsca sono 80.217 di 7,82 per cento. Questi alloggi sono vuoti perché inagibili o fatiscenti. Considerando, secondo le stime di Butti, una spesa media di 15-20 mila euro per appartamento sfitto, sarebbero bastati 1,1-1,2 miliardi per rendere abitabili 60 mila alloggi e dare un tetto a circa 180 mila persone (ipotizzando un nucleo medio di tre persone). Sarebbe, quindi, bastato un miliardo (sui 220 di bonus edilizi) per dare un tetto a una città grande quanto Reggio Calabria.

Questi dati contribuiscono a rafforzare il giudizio su quella che è stata non solo la misura bandiera del M5s di Giuseppe Conte, e poi sventata da un patto con alcuni esponenti del centro-sinistra, ma anche la più costosa politica industriale della storia d'Italia. Il Superbonus, introdotto come misura transitoria nel maggio 2020, è stato poi, sulla carta, prorogato, sotto la guida del premier del governo Meloni, travolto da gli extracosti (circa 150 miliardi oltre le 150 miliardi previste) e da una serie di problemi, che in teoria dovevano essere privilegiati dalla misura, sono state svanite. Il disegno dello strumento era stato cucito su misura per le famiglie e le unità indipendenti, che riuscivano prima a far partire i progetti. Sarebbe stato sufficiente riservare una quota agli IACP. "Se di tutti quei soldi, invece di fare le ville unifamiliari, avessero dedicato 10 miliardi alle case popolari avremmo fatto il triplo e avremmo fatto meglio", dice Butti al Foglio.

Allo stesso modo, il Superbonus non prevedeva alcuna misura volta a differenziare i beneficiari in funzione del reddito o patrimonio. Sicché, a dispetto delle dichiarazioni, è stata una misura fortemente regressiva: il più grande trasferimento di risorse dai poveri ai ricchi della storia repubblicana. (segue nell'inserto XVI)

La morte della politica

In dieci giorni tre processi per voto di scambio finiti con l'assoluzione. Fare politica ormai è da masochisti

Roma. Fare politica a livello locale, cioè ottenere consensi (leggi voti) per poter essere eletti a incarichi di governo, sta diventando impossibile. Anzi, costituisce ormai una pratica kamikaze. Colpa di una magistratura che tende a vedere il marcio ovunque, ma anche di una politica che, pur di soddisfare gli istinti feroceali dell'opinione pubblica, ha inasprito alcuni reati, rendendoli però sempre più evanescenti. Si prenda il reato di voto di scambio politico-mafioso. Vi forniamo un dato: solo negli ultimi dieci giorni, tre processi per voto di scambio politico-mafioso che avevano fatto importanti amministrazioni locali o erano conclusi con l'assoluzione dei politici coinvolti. Le vicende riguardano tre comuni del sud Italia, ma sappiamo che ormai la criminalità organizzata è presente su tutto il territorio nazionale. Lo scorso 13 novembre il tribunale di Nocera Inferiore ha assolto il sindaco di Scafati, Pasquale Alberti, imputato di voto di scambio politico-mafioso, in un'inchiesta su quella che è stata non solo la misura bandiera del M5s di Giuseppe Conte, e poi sventata da un patto con alcuni esponenti del centro-sinistra, ma anche la più costosa politica industriale della storia d'Italia.

Il Superbonus, introdotto come misura transitoria nel maggio 2020, è stato poi, sulla carta, prorogato, sotto la guida del premier del governo Meloni, travolto da gli extracosti (circa 150 miliardi oltre le 150 miliardi previste) e da una serie di problemi, che in teoria dovevano essere privilegiati dalla misura, sono state svanite. Il disegno dello strumento era stato cucito su misura per le famiglie e le unità indipendenti, che riuscivano prima a far partire i progetti. Sarebbe stato sufficiente riservare una quota agli IACP. "Se di tutti quei soldi, invece di fare le ville unifamiliari, avessero dedicato 10 miliardi alle case popolari avremmo fatto il triplo e avremmo fatto meglio", dice Butti al Foglio.

Allo stesso modo, il Superbonus non prevedeva alcuna misura volta a differenziare i beneficiari in funzione del reddito o patrimonio. Sicché, a dispetto delle dichiarazioni, è stata una misura fortemente regressiva: il più grande trasferimento di risorse dai poveri ai ricchi della storia repubblicana. (segue nell'inserto XVI)

Prigionieri di Xi

Starmar menziona Jimmy Lay al leader cinese, ma poi nega. Il dialogo con Pechino ha un costo

Roma. C'è un video del G20 di Rio che secondo molti rappresenta a pieno titolo la diplomazia occidentale di fronte ai ricatti di Pechino. Nella stanza dei bilateral è il primo ministro inglese, Rishi Sunak, e di fronte a lui il leader cinese Xi Jinping. Starmar sta sollevando i punti più critici delle relazioni diplomatiche con la Cina (diritti umani, i parlamentari sanzionati, le minacce a Taiwan, la crisi nel Mar cinese meridionale) e menziona Jimmy Lai, il 16enne editore e attivista in carcere a Hong Kong che rischia l'ergastolo per aver difeso l'autonomia dell'ex colonia inglese. Appena Starmar pronuncia il suo nome, gli agenti della sicurezza cinese spingono fuori minacciosi i giornalisti inglesi che erano nella stanza. Il primo ministro inglese si accorge della cosa ma va avanti lo stesso, e lo fa rassicurando Xi su una questione che gli sta molto a cuore. (Piemonte segue a pagina tre)

Americani meritevoli

Chi manda il curriculum a Musk e "il piano di sostituzione" dei dipendenti pubblici

Milano. Milton Friedman sarebbe stato il dipendente perfetto del Donato. Ha scritto su X Vivek Ramaswamy, "vero", ha risposto Elon Musk, sotto al video allegato, in cui l'economista premio Nobel risponde alle domande di un giornalista che gli chiedeva: "che cosa è il fatto americano e gli chiedeva: lo teniamo o lo aboliamo? Milton salvava i ministri della Difesa, della Giustizia, degli Esteri e del Tesoro (anche mezzo ministero della Salute, ma con la prospettiva di assorbire) gli altri "gone", inutili. Questo video compare spesso - assieme a un altro in cui Joe Biden, presidente argentino, stacca da una lavagna gli adesivi dei ministri che considera non necessari - nelle risposte all'annuncio con cui il Dipartimento di Stato americano, ha indicato i suoi criteri di assunzione. (Predaci segue a pagina tre)

Dazi e dollaro

Tre errori che l'Europa deve evitare in vista del ritorno di Trump, anche perché questa volta sarà diverso

Nei due mesi che mancano all'insediamento di Trump, sono almeno tre gli errori che l'Europa deve evitare, soprattutto per quel che riguarda i rapporti economici e commerciali con gli Stati Uniti. Il primo è quello di credere che Trump non farà quello che ha promesso in campagna elettorale. I dazi sulle importazioni dal resto del mondo saranno una delle prime misure che verranno adottate dopo l'insediamento, il 20 gennaio 2025. Non c'è peraltro bisogno di farla passare per il Congresso perché rientra tra i poteri direttamente esercitabili dal capo dell'esecutivo. Il presidente eletto e chi lo circonda - a cominciare dal suo consigliere sulle questioni internazionali, Robert Lighthizer - sono convinti che il resto del mondo tragga ingiusto profitto dal libero commercio a scapito dell'America. (Neri Stragazzi segue a pagina tre)

• KYIV SI PREPARA A UN NUOVO GRANDE ATTACCO Berdnyshyn a pagina quattro

La corte imparziale

Difensore di Iran, Lukashenka, Assad e Cuba: vostro onore, ecco il giudice capo dell'Aia, per i distratti

Roma. "Un infelice compleanno a tre, 48 anni di occupazione". La dedizione a Israele e a firmare è Nawaf Salam. È il giugno 2015 e, mentre posta sui social il suo augurio, Salam è in carica come rappresentante del Libano alle Nazioni Unite. Ora è il presidente della Corte penale dell'Aia che emette mandati d'arresto per il premier israeliano Benjamin Netanyahu e l'ormai ex ministro della Difesa, Yoav Gallant. Bastava il procuratore della Corte penale dell'Aia, il musulmano britannico Karim Khan che a settembre ha incontrato il presidente della Turchia Erdogan e quello dell'Australia nazionale palestinese Abbas, per capire che la Corte ha un problema di pregiudizio quando si tratta di Israele. (Matti segue a pagina quattro)

Cosa ha scritto la Corte

Lo sterminio è opera di Hamas, non di Bibi. Leggete le carte, ci dice l'avvocato del mandato a Deif

Roma. Yael Vias Givrisman era nell'edificio della Corte penale internazionale quando giovedì mattina sono stati spiccati i mandati di arresto per il premier israeliano Benjamin Netanyahu, il suo ex ministro della Difesa Yoav Gallant e il terrorista palestinese Mohammed Deif, in due comunicati separati. Givrisman in quel palazzo è di casa, è l'avvocato che rappresenta oltre trecento famiglie che hanno subito l'attacco di Hamas del 7 ottobre, e l'attacco è ancora in corso - dice al Foglio appena atterrata a Tel Aviv - ci sono gli ostaggi dentro la Striscia di Gaza, ci sono i traumi, ci sono gli sfollati. Rappresento persone la cui vita è stata sconvolta dalla decisione di un'organizzazione terroristica. All'Aia, ha lavorato sul mandato d'arresto contro Hamas, che la Corte ha deciso di aver ucciso a Khan Younis all'inizio di agosto. (Fiammetta segue a pagina quattro)

Defendere ton porc

C'era una volta il Balamonte e adesso c'è pure "defendere ton porc", perché il male si butta via a se-
CONTRO MASTRO CILIEGIA

Conda dei casi. La rapidità con cui dagli articoli e commenti sull'operato di Karim Khan - l'anzaccaggarlo scozzese che ha avuto la pensata moleda di equiparare il governo israeliano ai terroristi e stupratori di Hamas - è sparito il riferimento, com'è noto, al Decaro per ricandidarsi? Anzi: impaurire Meloni, spiegarlo, "oni lasci il Veneto o Zaia non ci farà governo, ci renderà la vita impossibile, anche a te", chiede la Campania per Giampiero Zaira e Zaia, Salvini per il compagno della sottosegretario, Castiello, il rettore della Vavvittelli, Nicotelli. I vecchi amici, i veri, li ha persi tutti per strada, a viale dei Salviati. Si è allontanato da Casanova, mister Fa, e quello di Rifi, Strisciuglio lo mandano al posto dell'ad di Trentitalia, Corradini. Confinando in un'isola di Tarifa Ramadani è scivolata via come un incidente, dipende da che parte sta il ton porc. I gay sexy di Khan non ci importano. Rimane soltanto un'animella molesta. Molto molesta. (Mazzoni/Crippa)

Il Salvini furioso

Purla di Netanyahu, ma Meloni gli mette il ciuccio. Su Fito copia Schein. Zaia lo insegue. Gli resta F's

Roma. Giorgio Meloni disse una volta di Salvini: "Non è cattivo, è solo un istintivo". Parla quando doveva dire, tace quando doveva parlare. Ma quale Veneto e Veneto... si occupa di politica estera al posto dei treni merli, spalma nutrienti, cambiali di fedeltà, in Anas e Ferrerie. In un giorno, due capriole e una frase che vuol dire zero. Va a Torino, all'Ance, e dice, alle 10.30, che lui "darebbe il benvenuto a Netanyahu in Italia". Palazzo Chigi chiarisce che sul mandato di cattura del premier israeliano "parla Tajani". Se solo Meloni avesse Salvini per le mani, questa volta gli mette il ciuccio: bebbè Salvini. Alle 13.15, il "benvenuto" di Salvini si trasforma in "fameo sintesi con Meloni". E' una questione internazionale. Le ha prese. Alle 16.30 arriva la nota ufficiale di Meloni, parla lei: "Approfondito la sentenza della Corte penale". Lo anticipa che porta il caso in sede G7, che "le motivazioni dovrebbero essere sempre oggettive e non politiche" e che il punto fermo è che "non c'è equivalenza tra la responsabilità dello stato di Israele e l'organizzazione terroristica di Hamas". Le ha prese. Due volte. Da Chigi chiedono a Salvini come faccia a non votare Fito, la Commissione, dopo aver dato l'antitaliana "Schelein". I quotidiani della destra da settimane spazzano Schelein, e Salvini la copia. Alle 13.30 il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore di Lecce, e anche in questo caso fa capriola: "Arriveremo al non voto italiano". Lo sbrozza pure la questione "Schelein". Da Fito a Salvini, il "non voto" della Lega a Fito diventa una frase sarchiana che ha significato nulla: "Sottolineiamo, ma nessuna carta bianca a von der Leyen". Ma che vuole dire? vota Ursula e Fito, insieme, o non vota. Imbroglia ancora. I giornalisti gli domandano del congresso lombardo, dopo che il Foglio ha spiegato che il kingmaker Fissella è un senatore



DAL «GRANDE FRATELLO» AL CARCERE
BASCIANO FERMATO PER STALKING
Bassi a pagina 16

IL CASO CAFFO
E LA GIUSTIZIA
PARTIGIANA
DI CHIARA VALERIO

Mascheroni a pagina 16



PUNITO CHI GUIDA CON IL CELLULARE,
NON CHI SI DISTRAE AL TOUCH SCREEN
di Pier Luigi del Visco a pagina 19



la stanza di
Vittorio Feltri
alle pagine 20-21
Chi difende
i terroristi



il Giornale



SABATO 23 NOVEMBRE 2024

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 279 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
02 771124 883008

Editoriale MA NE VALE ANCORA LA PENA?

di Alessandro Sallusti

Razzi lanciati da Hezbollah, l'organizzazione paramilitare islamista sostenuta dall'Iran che opera nel sud del Libano, hanno colpito ieri la base dei Caschi blu dell'Onu al confine con Israele e ferito quattro soldati italiani. È certamente una cosa grave, «da indignarsi» ha commentato Giorgia Meloni. Ma diciamo le cose come stanno: se si mandano soldati, sia pure come forza di interposizione, su un fronte caldo e attivo, va messo in conto che qualcuno si possa fare del male. Da quelle parti c'è in corso una guerra, e in guerra neppure gli uomini della Croce Rossa, e neppure i civili come tragicamente noto, possono dirsi al sicuro, figuriamoci dei militari. Che si sia trattato di un errore o di un atto deliberato in violazione dei trattati internazionali che tutelano la neutralità dei Caschi blu, a quei ragazzi va tutta la nostra solidarietà e il nostro affetto. Ma sono pur sempre soldati, cioè uomini che hanno scelto un mestiere che prevede la possibilità di essere coinvolti in combattimenti. Dal governo ci si aspetta una reazione ferma e decisioni ponderate, spero - al momento non ce ne è traccia -, nessun piagnisteo. Se si vuole stare nel club delle democrazie che si caricano sulle spalle l'onere di mantenere per quanto possibile sotto controllo i conflitti che scoppiano nel mondo, occorre essere pronti ad affrontare anche le conseguenze più sgradevoli, altrimenti meglio stare a casa. Pensare che la ricerca della pace non abbia alcun prezzo è solo una bella utopia, come pensare che, nel campo del civile, garantire la sicurezza ai cittadini possa essere a rischio zero per gli uomini delle forze dell'ordine chiamate a garantirla. La valutazione se mantenere o no il nostro impegno in una missione di questo genere non può essere emotiva, ma politica. E deve riflettere sulla sua utilità. Dubito infatti che l'Onu possa esercitare una decisiva azione pacificatrice in nessuno degli oltre cinquanta conflitti in corso nel mondo. Le rigide regole di ingaggio dei soldati inviati sul campo sotto la sua effigie sono tali da farne ben che vada degli spettatori. Nell'ipotesi peggiore - come sta avvenendo nel Libano del sud - dei bersagli senza diritto di replica. Un bel gioco che probabilmente non vale la candela.



L'INTERVENTO ALL'ANCI
Giorgia tra errori e coraggio:
«La politica è anche osare»

Massimiliano Scafì a pagina 10

IL PREMIER BARNIER DOPO LE TENSIONI MACRON-MELONI Parigi (nei guai) ora chiede scusa: «La Francia ha trascurato l'Italia»

Francesco De Remigis e Rodolfo Parietti

■ I francesi, si sa, faticano a chiedere scusa. Sorprende quindi il «mea culpa» del primo ministro, Michel Barnier, quell'ammettere che «l'Italia è un grande Paese verso cui la Francia è stata spesso negligente» (eufemismo *à la française*) e

perciò da coinvolgere di più ora che la cooperazione franco-tedesca è «sempre più necessaria e sempre più non sufficiente». Questo però è anche il segnale che la Francia sta vivendo, con consapevolezza, una crisi politica e economica.

con Ferraro alle pagine 6-7

ATTACCO AI CASCHI BLU

Sangue italiano in Libano

Ancora razzi da Hezbollah sulla base Unifil: quattro soldati feriti. L'ira di governo e premier: «Indignata»

Fausto Biloslavo e Francesco Giubilei

■ Quattro militari italiani della missione Unifil sono rimasti feriti. I quattro non sarebbero in pericolo di vita. La base di Shama è stata raggiunta da due razzi da 122 millimetri lanciati probabilmente da Hezbollah.

alle pagine 2-3

IL MANDATO DI ARRESTO

Netanyahu, mondo diviso Ecco chi sta con Israele

Gaia Cesare

■ Spagna, Gran Bretagna, Irlanda, Slovenia e Cipro sono pronte a far scattare le manette per Benjamin Netanyahu. Tutt'altro tono rispetto al leader di Budapest, Viktor Orbán, che si fa paladino d'Israele per screditare la Corte.

con Filippo Facci a pagina 4

Intervista a Sbarra (Cisl)

«Landini cerca lo scontro Così lascia soli i lavoratori»

Gian Maria De Francesco a pagina 11



CONFRONTO Luigi Sbarra (a sinistra) e Maurizio Landini

GIÙ LA MASCHERA

GATTINI PER GIAGUARI

di Luigi Mascheroni

Ieri ci è capitato di vedere la nuova pubblicità della Jaguar. E ci siamo chiesti: ma è lo spot di un'auto o del Gay Pride?

Si dice «rebranding». E vuol dire dare una nuova identità a un marchio storico. Di solito distruggendolo. E il nuovo corso passa dal rifacimento del logo - è sparito il giaguaro, che faceva troppo «maschio», ed è spuntata una doppia «J» stilizzata, tipo brutta imitazione di Gucci: come far dimenticare in un giorno ciò che ha impiegato un secolo per essere riconosciuto - e in un video emozionale. Nel senso che, stando ai commenti, ha suscitato grosse emozio-



ni. I vertici Jaguar, ad esempio, stanno piangendo. Comunque. Pensando a una macchina più inclusiva, il direttore marketing di Jaguar - solo incidentalmente gay - ha pensato a una pubblicità molto fluida, molto woke, molto multiculturale. Un po' la cerimonia di apertura delle Olimpiadi, solo più patinata. Ovviamente noi siamo per la più assoluta libertà di impresa e a favore di ogni pubblicità creativa. Ci spiace solo aver perso un animale iconico per ritrovarci un simbolo fallito. È la cultura che sta umiliando l'Occidente: più percepita che reale, imposta da pochi e subito da molti. Siamo passati dal giaguaro ai gattini. Da Diabolik a Lady Gaga. Da un'auto per ricconi a una per ricchi... Peccato. Speriamo adesso che non sostituiscano il cavallino della Ferrari con un unicorno arcobaleno. Va bene. Alla fine siamo persino contenti di non poterci permettere una Jaguar.

l'intervista

ORNELLA MUTI
«Che fardello
la bellezza
Volevo fare
la scienziata»



di Hoara Borselli

«Non me ne frega niente, l'età non è importante per me». Mi risponde così Ornella Muti quando mi azzardo a dirle che fra qualche mese compirà settant'anni. Cosa rappresenta per te l'età? «Per noi donne uno spettro. Per gli uomini no. Ma io non le do nessun valore. L'età è un numero, non ti definisce come persona». Che rapporto hai (...)

segue a pagina 18

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE COMPOSSE

SENZA CELATINA DI ORIGINE ANIMALE

SENZA ZUCCHERI

SENZA OREALE ALLEGGERIMENTO

Con Melatonin che calma e riduce il tempo richiesto per prendere sonno, Gli integratori non farmacologici come melatonin e glicina sono indicati nel miglioramento di una vita di alta qualità.

IL GIORNO

SABATO 23 novembre 2024
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

Speciale

Natale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Collezionista assolto: le opere non sono false

**La disfida su Fontana
e il processo ai Tagli
«I quadri? Un tesoro»**

Cerri a pagina 21

LA POSTA DI Cate

Racconta la tua storia, invia una mail
a lapostadicate@quotidiano.net

OGGI ALL'INTERNO



Libano, militari italiani feriti dai razzi

Hezbollah colpisce di nuovo l'Unifil. Crosetto: non siamo lì a fare gli scudi umani. Netanyahu, governo diviso: Tajani e Meloni fermano Salvini
Ucraina, cresce la tensione. Putin vuole nuovi missili ipersonici. Intervista all'analista Margelletti: inevitabile una guerra Ue-Russia

Servizi
da p. 2 a p. 5

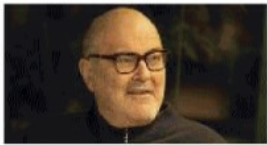
L'analisi sul dopo Fitto

**In Europa vince
Giorgia Meloni
E si riaprono
i giochi italiani**

Bruno Vespa a pagina 9

Intervista a Goffredo Bettini

**«Pd una risorsa
per la coalizione
Nessuno tema
egemonie»**



Dopo le Regionali e alla vigilia della consultazione M5s l'ex senatore Pd Goffredo Bettini avverte: «Il Pd è una risorsa, nessuno deve aver paura di egemonie Dem»

Marmo a pagina 13

INTERVISTA AD ALI AGCA, L'ATTENTATORE DI PAPA WOJTYLA



Mehmet Ali Agca, 66 anni, turco, fu condannato e poi graziato per l'attentato a san Giovanni Paolo II

«Caso Orlandi, il Parlamento mi ascolti»

La nostra intervista a Mehmet Ali Agca, l'attentatore di Giovanni Paolo II. «Sulla sparizione di Emanuela Orlandi ho molte cose da dire, la commissione

parlamentare che indaga sul caso deve ascoltarci. Il Vaticano e i governi di Usa e Italia non vogliono far luce». L'ultima verità del lupo grigio che ha cambia-

to tante volte versione. Intanto l'avvocata della famiglia Orlandi: «C'è un dossier in Vaticano, lo cercavamo dal 2017».

Fabrizio, D'Amato e Selleri a p. 6 e 7

DALLE CITTÀ

Milano, la famiglia si ribella



**Il caso di Stefania
Un'embolia fatale
dopo la rinoplastica
«Medici innocenti»**

A. Gianni a pagina 19

Cassina Valsassina sotto choc

**«Uccisa dal figlio»
Gli abiti, le lettere:
il piano di Paroli**

De Salvo a pagina 18



Ora è al sicuro a Reggio Emilia

**«In Pakistan
sarei morta»**

Chilloni a pagina 15



Tennis, la capitana azzurra Garbin

**«Le mie lotte
per la vita»**

G. Tassi nel Qs



Il nuovo disco di Morandi

**Quei duetti
son degni di me**

Spinelli a pagina 28

SPADA

BLACK FRIDAY

fino al **50%**

spadaroma.com



in COLLE MONDIE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

SABATO 23 NOVEMBRE 2024 - ANNO LIV - N° 280

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS



FURORE

Inserito speciale di venti pagine
in occasione del 25 novembre,
Giornata internazionale per l'eliminazione
della violenza contro le donne e di genere.
E delle manifestazioni nazionali di oggi
a Roma e Palermo

all'interno

Shendi Veli Adil Mauro Luciana Cimino
Giulia Siciero Nina Ferrante Lea Melandri
Francesca Maffioli Martina Marchio
Carlotta Cossutta Giansandro Merli
Marta Facchini Irupé Tentorio Giulia Biasi
Alberto Leiss Giovanna Branca
Eleonora Martini Lucrezia Ercolani
Sara De Vido Laura Marzi Veronica Daltari

La coda per il cibo
ieri a Deir al-Balah,
Gaza foto di Abdel
Kareem Hana/Ap

Affamati



C'è una Corte all'Aja
La giustizia
internazionale
indigna i potenti

LUIGI FERRAJOLI

Il mandato di arresto per crimini contro l'umanità e per crimini di guerra, emesso dalla Corte penale internazionale contro il premier israeliano Benjamin Netanyahu, l'ex ministro della difesa Yoav Gallant e il capo militare di Hamas Mohammed Deif, ci dice una cosa elementare ma inaccettabile per gli odierni poteri selvaggi. Ci dice che esiste ancora un diritto internazionale; che c'è un giudice all'Aja; che all'esercizio sregolato della forza ci sono ancora limiti giuridici. Le motivazioni del mandato informano i governanti di Israele e l'intera comunità internazionale che i palestinesi sono esseri umani.

— segue a pagina 13 —

Reportage dalla striscia di Gaza dove gli aiuti non arrivano quasi più oppure vengono saccheggiati. Israele blocca i convogli e i pochi generi alimentari che si trovano hanno prezzi altissimi: 100 euro per un sacco di farina. La devastazione è totale, l'inverno è alle porte

pagina 5

IL PARERE DEI GIURISTI
Cosa rischiano gli stati
se non arrestano Bibi



Poche le ripercussioni dirette sugli stati che non rispetteranno la decisione della Corte penale sui mandati d'arresto, ma tante quelle indirette: possono essere censurati dall'Aja, essere portati in tribunale dai propri cittadini e, soprattutto, rendersi responsabili di danni irrimediabili al diritto internazionale. **CRUCIATI A PAGINA 3**

all'interno

Arresto Borrell non ha dubbi
L'Europa invece sì

ANDREA VALDAMBRINI PAGINA 2

Intervista Quartapelle (Pd):
«Cpi, non è antisemitismo»

ANDREA CARUGATI PAGINA 2

Libano Colpita Unifil, feriti
4 italiani. Inferno a Beirut

PASQUALE PORCIELLO PAGINA 4



MIGRANTI
Progetto Albania:
tutto congelato

Tra Shengjin e Gjader restano solo sette lavoratori italiani del gestore Medihospes: direttore e amministrativi. In Italia tutti gli operatori sociali, che avrebbero dovuto assistere i richiedenti asilo. Cala anche la presenza di polizia. «Lo staff nei centri è stato ridotto al minimo. La nostra ispezione ha verificato che rimane soltanto chi garantisce l'assistenza sanitaria agli agenti e chi fa le pulizie», dice l'eurodeputato Damian Boeselager (Voi). Si apre un altro fronte, la Federazione dei medici afferma: nostro dovere è curare tutti, non selezionare i migranti. **MIRLI A PAGINA 7**



La spesa. Tranquilla



Fondato nel 1892



La spesa. Tranquilla

€ 1,20

ANNO CCCCXIII - N° 323

ITALIA

SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Sabato 23 Novembre 2024 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](#)

A ROMA E PRODA: "IL MATTINO" - "IL ESPRESSO" - ELBOLO



Il mito di Maradona
Diego-mania, va all'asta una ciocca di capelli valore 35-50mila euro
Francesco De Luca a pag. 14



La città pronta al record
San Gregorio Armeno via alla fiera di Natale È già boom di turisti
Paolo Barbuto in Cronaca



L'editoriale
I numeri che Moody's continua a sottovalutare
SIAMO GLI UNICI IN AVANZO PRIMARIO TRA I PAESI DEL G7
È di 37 miliardi di euro il surplus dello Stato nel biennio 2025-2026

di Marco Fortis
Della enorme mole di informazioni che la Commissione Europea fornisce con le sue previsioni macroeconomiche (pubblicate due volte all'anno, in primavera e autunno), solitamente arrivano in Italia soltanto pochi dati. E, purtroppo, si tratta perlopiù di dati negativi selezionati ad arte dai catastrofisti di professione, di cui il nostro Paese abbonda. Ad esempio, delle recenti previsioni autunnali europee diffuse pochi giorni fa i nostri media hanno riportato pressoché una sola cifra, e cioè che la Commissione ha ribassato la stima di crescita del PIL del nostro Paese nel 2024 da +0,9% (dato previsto nella scorsa primavera) a +0,7%.

rispetto al 2019, secondo la Commissione, vedrà l'Italia (+7,7%) sempre ampiamente davanti al Regno Unito (+6,4%), alla Francia (+5,9%), al Giappone (+3,6%) e al nuovo "malato d'Europa", cioè la Germania (+2,5%).
In sostanza, l'enfasi posta sul nostro rallentamento nel 2024 è stata una lettura davvero forzata (per non dire volutamente ingannevole). Infatti, questo modo di rappresentare le cose non ha tenuto conto delle revisioni contabili al rialzo del nostro PIL operate dall'Istat per gli anni 2021, 2022 e 2023 (siamo diventati più ricchi di 97 miliardi di euro rispetto a quanto pensavamo!) e del loro effetto di "schiacciamento" sui dati della crescita di quest'anno.

La revisione del giudizio
L'agenzia Moody's conferma il rating sull'Italia
Andrea Bassi a pag. 5

23 novembre 1980-2024
Irpinia, 44 anni dalla catastrofe spopolamento nuova minaccia

di Generoso Piccone
A quarantaquattro anni di distanza, le immagini del terremoto del 23 novembre 1980 proiettano il proprio profilo dolente sullo scenario di un presente sbandato. L'area che in quel drammatico e interminabile minuto e mezzo di una domenica di inizio inverno venne colpita da una catastrofe mai conosciuta con tale entità con simili proporzioni nella storia italiana - 2914 morti, 8848 feriti, 280mila sfollati -, il territorio dell'osso del Mezzo-

giorno così definito da Manlio Rossi-Doria che dall'Irpinia andava all'Alto Sele salernitano fino a prolungarsi nella provincia di Potenza, lo spazio geografico che la letteratura meridionalistica aveva descritto come il luogo simbolico delle fragilità e delle debolezze più antiche, ora si ritrova a misurarsi con un'ulteriore prova di sopravvivenza.
I rapporti socio-economici e le proiezioni statistiche, dall'Istat a "Il Sole 24 Ore", rimandano dati pressoché inappellabili.

Meloni dopo il mandato d'arresto per il leader israeliano: «Netanyahu non è come Hamas»
UNIFIL SOTTO ATTACCO, FERITI 4 ITALIANI

Evangelisti, Guaita, Malfetano, Paura e Vita alle pagg. 6, 7 e 9

IL NAUFRAGIO DELLE REGOLE
di Stefano Silvestri
I progredire dei conflitti militari mette ormai in dubbio (...)
A pag. 38

L'editoriale
PECHINO IN ATTESA DELLE MOSSE DI TRUMP
di Romano Prodi
Anche se da parte cinese non era stata espressa alcuna preferenza riguardo all'esito delle elezioni americane, la vittoria di Trump ha reso più vicina la rivoluzione del commercio mondiale, in cui la Cina è il massimo protagonista e, nello stesso tempo, il maggiore problema per gli Usa.
Continua a pag. 39

Domani Napoli-Roma, la partita del cuore



CONTE-RANIERI, SFIDA DA TUTTO ESAURITO

Pino Taormina a pag. 17

Meloni: bene la sinergia con Manfredi

NAPOLI CAPITALE DELLA CULTURA D'IMPRESA NEL 2025

Capone e Santonastaso a pag. 2

I dati della struttura di missione
Exploit della Zes unica per il Sud via libera a 300 investitori

Nando Santonastaso a pag. 3

Punto di Vespa
FITTO E LA STRATEGIA CHE PREMIA L'ITALIA

di Bruno Vespa

Nell'Europa di Raffaele Fitto c'è un prima e un dopo. Prima c'era una maggioranza di centrosinistra, oggi c'è una maggioranza variabile con tendenza centrodestra. Escono i Verdi (che non hanno avuto nemmeno un commissario), entrano Fratelli d'Italia e qualche altra frazione conservatrice. Detta così, non si potrebbe dire. Ma è la realtà. Il 27 novembre la Commissione sarà votata da quasi tutti i socialisti e da una parte cospicua dei conservatori.

Continua a pag. 38

SPADA

BLACK FRIDAY

fino al

50%

spadaroma.com



Il Messaggero



24h € 1,40* ARNO 140 - N° 323
Sped. in A.P. DL 353/2003 conv. L. 48/2004 art. 1 c. 1 DGR RM

NAZIONALE

Sabato 23 Novembre 2024 • S. Clemente

IL GIORNALE DEL

Commenta le notizie IL MESSAGGERO.IT

Da Sanremo al set
Leo Gassmann
«Il cinema ora
è il mio mondo»
Satta a pag. 25



Domani c'è il Napoli
Ranieri: «Roma
da normalizzare
non serve il mago»
Angeloni nello Sport



Lite tra influencer tv
Stalking e minacce
a Sophie Codegoni
Basciano arrestato
Zaniboni a pag. 15



L'editoriale
PECHINO
E TRUMP
LA SFIDA
TECNOLOGICA

Romano Prodi

Anche da parte cinese non era stata espressa alcuna preferenza riguardo all'esito delle elezioni americane, la vittoria di Trump ha reso più vicina la rivoluzione del commercio mondiale, in cui la Cina è il massimo protagonista e, nello stesso tempo, il maggiore problema per gli Stati Uniti.

Senza volere affliggere i lettori con una valanga di cifre, basti riflettere sul fatto che, nell'ultimo anno di cui si hanno consuntivi precisi, il deficit della bilancia commerciale americana nei confronti della Cina ha raggiunto l'incredibile somma di 283 miliardi di dollari. Con l'obiettivo di rendere l'America potenza dominante anche sotto l'aspetto commerciale, Trump agita quindi ogni giorno la bandiera delle tariffe doganali. Per rendere ancora più esplicite le sue intenzioni, ha scelto una squadra di governo che si pone come scopo del tutto prioritario il contenimento dell'espansione economica, politica e militare della Cina.

Tutto questo era in fondo scontato, ma ancora non è chiara la risposta cinese. Nella riunione del Congresso Nazionale del Popolo, convocato subito dopo le elezioni americane, ci aspettavamo infatti decisioni rivolte a riequilibrare questa situazione con l'adozione di misure dedicate a sostituire una consistente quota di esportazioni con l'aumento dei consumi interni. Si prevedeva perciò l'inizio di una vigorosa politica keynesiana anche perché, nell'ultimo trimestre, la crescita cinese era scesa al 4,6%, mentre l'obiettivo del governo era fissato al 5%, un obiettivo necessario per raggiungere il programmato raddoppio del reddito pro-capite entro il 2035.

Continua a pag. 27

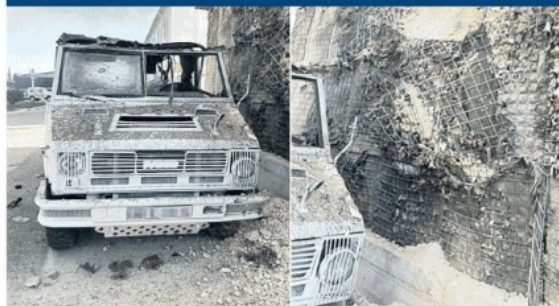
Meloni: Netanyahu non è Hamas

►La premier: «Approfondire le motivazioni del mandato di cattura». E corregge Crosetto Salvini sfida i magistrati: Bibi benvenuto da noi. Asse Usa-Cina in difesa del leader israeliano

ROMA La premier Meloni: «Netanyahu non è Hamas. Approfondire le motivazioni del mandato di cattura».

Genah e Malfetano alle pag. 2 e 3

Colpita la base Unifil in Libano. La Difesa: l'Onu valuti i rischi



Hezbollah, razzi sugli italiani: 4 feriti

L'auto dei quattro italiani rimasti feriti e i danni dell'attacco alla base Unifil

Vita a pag. 4

Il dibattito sulla Corte dell'Aia

Una decisione fondata sull'idea di una difesa sproporzionata

Giovanni Castellaneta a pag. 3

Quante vittime delle guerre dimenticate dai tribunali

Vittorio Sabadin a pag. 3

Lo zar: useremo ancora i missili ipersonici

Putin minaccia l'Europa
«Potremmo colpirla»

ROMA Trump tace sull'Ucraina. E Putin aumenta il livello della minaccia. Ha ordinato la produzione in serie degli Oreshkin: «Questi missili possono raggiungere tutta l'Europa e colpire obiettivi senza che possano essere abbattuti».

Evangelisti, Giansoldati, Guaita e Paura alle pag. 6 e 7



Priorità alla sezione sull'immigrazione

Roma, mancano i giudici della famiglia un anno per avviare una separazione

Valentina Errante

La prima udienza per una separazione giudiziale non può essere fissata prima di un anno. Anche se la legge prevederebbe un limite di 90 giorni. La sezione famiglia del Tribunale civile di Roma, quella che evi-



dentemente ogni giorno si occupa della materia più delicata e vede spesso coinvolti minori in situazioni fortemente conflittuali, se non di pericolo, è al collasso. Negli organi delle toghe la priorità viene data alla sezione Immigrazione.

A pag. 15

Moody's conferma il rating «Italia, crescita moderata»

►L'agenzia: «Fondamentale l'utilizzo dei fondi Pnrr fino al 2026»

Andrea Bassi

Moody's conferma il rating per l'Italia. L'agenzia ha mantenuto il suo giudizio a BAA3. Moody's prevede che la crescita dell'Italia «resti moderata sotto l'1 per cento quest'anno».

A pag. 17

Il commento

COP DA RINNOVARE
PER UN'ENERGIA
SENZA DIPENDENZE

Francesco Grillo

«Non c'è nessuna crisi climatica. E non è vero neppure (...)

Continua a pag. 27

'Ndrangheta, è giallo



Scomparso il figlio del boss Strangio: resti umani nell'auto

SAN LUCA (Re) Sparisce il figlio del boss, resti umani nella sua auto. Giallo in Calabria: la famiglia di Antonio Strangio non ha denunciato la scomparsa finché non si è scoperta la macchina bruciata.

Palermo a pag. 13

SPADA

BLACK FRIDAY

fino al **50%**

spadaroma.com

Il Segno di LUCA

SEGNO DEL CANCRO
LA LUNA TI PROTEGGE

La Luna torna a coccolarti, offrendoti il suo prezioso e disinteressato aiuto per favorire l'amore e sciogliere alcuni atteggiamenti di difesa e protezione che in questo momento non sono necessari. Al tempo stesso ti invita a consolidare alcuni aspetti che ti aiutano a strutturare meglio la tua vita, definendo dei punti fermi e rigorosi, come cristalli di luce di cui hai bisogno per sostenerti e rendere più efficaci le tue decisioni.

MANTRA DEL GIORNO
Molte tensioni riguardano il passato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 27

* Tariffe con altri quotidiani (non acquistati separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,30; la domenica con Tuttanarcato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,30; "Roma stregata" • € 0,80 (solo Roma); "L'era dei ghiattatori" - Vol. 2 • € 0,80 (solo Roma).

il Resto del Carlino

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

SABATO 23 novembre 2024
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



L'intervista: l'ex pugile riminese ha 64 anni

**Stecca torna sul ring
contro l'ex di Anna Falchi
«Non sono come Tyson»**

Spadazzi a pagina 21

LA POSTA DI Cate
Racconta la tua storia, invia una mail
a lapostadicate@quotidiano.net
OGGI ALL'INTERNO



Libano, militari italiani feriti dai razzi

Hezbollah colpisce di nuovo l'Unifil. Crosetto: non siamo lì a fare gli scudi umani. Netanyahu, governo diviso: Tajani e Meloni fermano Salvini
Ucraina, cresce la tensione. Putin vuole nuovi missili ipersonici. Intervista all'analista Margelletti: inevitabile una guerra Ue-Russia da p. 2 a p. 5

L'analisi sul dopo Fitto

**In Europa vince
Giorgia Meloni
E si riaprono
i giochi italiani**

Bruno Vespa a pagina 13

Intervista a Goffredo Bettini

**«Pd una risorsa
per la coalizione
Nessuno tema
egemonie»**



Dopo le Regionali e alla vigilia della consultazione M5s l'ex senatore Pd Goffredo Bettini avverte: «Il Pd è una risorsa, nessuno deve aver paura di egemonie Dem»

Marmo a pagina 15

INTERVISTA AD ALI AGCA, L'ATTENTATORE DI PAPA WOJTYLA



Mehmet Ali Agca, 66 anni, turco, fu condannato e poi graziato per l'attentato a san Giovanni Paolo II

«Caso Orlandi, il Parlamento mi ascolti»

La nostra intervista a Mehmet Ali Agca, l'attentatore di Giovanni Paolo II. «Sulla sparizione di Emanuela Orlandi ho molte cose da dire, la commissione

parlamentare che indaga sul caso deve ascoltarmi. Il Vaticano e i governi di Usa e Italia non vogliono far luce». L'ultima verità del lupo grigio che ha cambia-

to tante volte versione. Intanto l'avvocata della famiglia Orlandi: «C'è un dossier in Vaticano, lo cercavamo dal 2017».

Fabrizio, D'Amato e Selleri a p. 6 e 7

DALLE CITTÀ

Bologna, si parte lunedì

**Staveco, più posti
nel parcheggio
Via ai lavori:
tempi e chiusure**

Di Caprio in Cronaca

Bologna, via Castiglione

**Palazzo Pepoli,
riapertura fissata
sabato prossimo**

Cucci in Cronaca

Imola, 400mila euro dalla Regione

**Arrivano fondi
per la biblioteca,
non per il teatro**

Agnessi in Cronaca



Ora è al sicuro a Reggio Emilia

**«In Pakistan
sarei morta»**

Chilloni a pagina 9



Tennis, la capitana azzurra Garbin

**«Le mie lotte
per la vita»**

G. Tassi nel Qs



Il nuovo disco di Morandi

**Quei duetti
son degni di me**

Spinelli a pagina 28

SPADA
BLACK FRIDAY
fino al
-50%
spadaroma.com



SABATO 23 NOVEMBRE 2024

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA
2,20€ con GENTE+ELLE in Liguria, AL e AT -1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVIII - NUMERO 278, COMMA 20/B, SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX: www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

LE VITE RUBATE
ANDREA CASTANINI
**COSA CI DICONO
LE VOCI RIEMERSE
DAI MANICOMI**

Fu una donna l'ultima persona a morire nell'ospedale psichiatrico di Pratozanino, un manicomio grande come un villaggio, costruito a inizio Novecento su una collina ai confini estremi della provincia di Genova. Si chiamava Rosanna Ravera, aveva 50 anni. La vigilia del giorno di Pasqua del 1998 dormiva nella camerata in cui aveva trascorso gran parte della sua vita quando un muro gonfio di acqua crollò sopra il suo letto. Pochi mesi dopo la struttura venne chiusa definitivamente.

A Pratozanino, come negli altri manicomi italiani, per decenni sono finiti contro la loro volontà donne, ragazzi giovanissimi e uomini ai margini della società. Nell'Italia del primo Novecento per perdere la libertà bastava ribellarsi alla volontà paterna o dare pubblico scandalo. Per quanto riguarda le donne, venivano internate fedifraghe, ragazze madri, vittime di depressioni post parto o di soprafrazioni domestiche. Qui non c'era bisogno di andare mai fuori dalle mura: per i 2700 abitanti c'erano mensa, campi da coltivare, falegnameria, panetteria, una chiesa, perfino un presepe costruito insieme dai malati e dagli infermieri con scene di vita ospedaliera, che oggi testimoniano la realtà di quegli anni, compreso l'elettrocroc. Anche dopo la morte, agli uomini e alle donne di Pratozanino era negata la dignità di persone: erano sepolti in un cimitero nascosto e sopra le croci non c'era un nome ma solo un numero. Furono i sindacati, nel "Libro bianco sui manicomi genovesi", a raccontare nel 1974 la realtà. E la legge Basaglia accompagnò - con lentezza - al superamento di questi luoghi di sofferenza. A distanza di oltre un secolo è un giusto risarcimento quello di restituire nome, volto e voce a chi ha trascorso la vita a Pratozanino e in luoghi simili. Silvia Pedemonte, a pagina 13, racconta la storia di un'insegnante che raccoglie le lettere personali, spesso strazianti, scritte dalle ricoverate di allora e le rende pubbliche.

Non bisogna dimenticare, però, che quanto è avvenuto è stato reso possibile dall'indifferenza e dalla distanza. Nessuno al di fuori vedeva e sapeva. In pochi pensavano ai ricoverati, spesso neanche i familiari. Questo facilitava l'esclusione, la sopraffazione e l'ingiustizia. Pratozanino, allora, era lontano dal mondo come oggi per noi lo sono alcuni luoghi dell'Albania.

LIBANO, RAZZI DI HEZBOLLAH SULLA BASE ONU. GOVERNO DIVISO SULLA RICHIESTA DI ARRESTO DI NETANYAHU



Base Unifil nel sud del Libano

Nuovo attacco a Unifil Feriti quattro italiani

Quattro soldati italiani di stanza a Shama, nel sud del Libano, in forza al contingente dell'Unifil, sono rimasti feriti dopo che la loro base è stata colpita da due razzi lanciati da Hezbollah. Le condizioni dei quattro ca-

sci blu, appartenenti alla Brigata Sassari non sono gravi. Meloni esprime «profonda indignazione» contro Hezbollah, Crosetto e Tajani chiedono maggiore protezione a Israele.

DEL GATTO E DI MATTED / PAGINA 9

ROLLI



LUIGIA BORRELLI FU UCCISA A GENOVA NEL SETTEMBRE DEL 1995

Il sospettato resta libero

Per la Cassazione Fortunato Verduci, accusato del delitto del trapano, «non è più pericoloso»

Non ci sono motivi sufficienti per temere che commetta nuovi e gravissimi reati, perciò può restare libero. La Corte di Cassazione ha respinto la nuova richiesta di arresto per Fortunato Verduci, il carrozziere sessantacinquenne residente a Genova e sospettato d'aver ucciso nel settembre 1995 Luigia Borrelli, che allora aveva 42 anni. La donna, chesi prostituiva nel centro storico mentre di giorno lavorava come infermiera, era stata massacrata di botte e poi colpita con un trapano. SERVIZI / PAGINE 2 E 3

IL DELITTO DI NADACELLA

Fregatti e Indice / PAGINA 3

**Cecere intercettata
ordinò ai fratelli:
«Niente telefonate»**

Annalucia Cecere, indagata per l'omicidio Cella, temeva le intercettazioni e chiese ai fratelli di non chiamarla. 1 pm: nascondeva qualcosa.

TORINO. DONNA IN CURA

Giacomino e Sola / PAGINA 12

**«Non ce la faccio più»
Madre uccide la figlia
nella vasca da bagno**

Una donna in cura per depressione ha ucciso la figlia di dieci mesi nel Torinese. «Non ce la faccio», ha scritto, prima di tentare il suicidio.

L'INFLUENCER GENOVESE BASCIANO IN CARCERE PER MINACCE ALL'EX COMPAGNA



La favola nata al Grande Fratello finisce con l'arresto per stalking

Venezia, la proposta di matrimonio di Basciano a Codegoni MONICA SEIRRA / PAGINA 13

LA TELADA SALVARE



**Genova, una folla
per ammirare
De Ferrari svelato**

Bruno Viani / PAGINA 24

Una folla di genovesi ha gremito la chiesa di San Nicoloso per ascoltare la conferenza sulla tela di De Ferrari da salvare. Il Secolo ha lanciato una raccolta di fondi.

GENOVA

**Vieira si presenta
«Serve la passione
che hanno i tifosi»**

Andrea Schiappapietra / PAGINA 42

Prima conferenza di Patrick Vieira da allenatore del Genoa. «Serve la passione che hanno i tifosi».



DIERRE

La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO

STERLINE,
MARENGHI e LINGOTTI D'ORO

www.dierregold.it

Via Fieschi 1/12 Genova
tel 010 581518

BUONGIORNO

Sapete quanto vale un Bitcoin? A ieri sera: 99 mila dollari e virgola. Tutto il mondo è lì a vedere quando arriverà alla cifra mostruosa di centomila. C'è chi guarda e chi si dà da fare: compra uno o due o tre decimali di Bitcoin, secondo quanto dispone e nonostante comprare Bitcoin - ha spiegato con adorabile efficacia il vicedirettore di Banca d'Italia - equivale a comprare una fiche al casinò, perché sotto a un Bitcoin non c'è niente, c'è pura speculazione. Se si è abili e fortunati, si possono fare un sacco di soldi e coi Bitcoin c'è chi ne ha fatti tanti e tanti, oppure si è inabili e sfortunati e si finisce col sedere a terra. E siccome la bolla potrebbe scoppiare da un momento all'altro, la Consob (l'autorità di vigilanza sulla Borsa) sta avvertendo i risparmiatori di andarci cauti. Tra l'altro è bellissima la definizione di risparmiatori per nobilitare chi più probabilmente è un investitore, ma vabbè. Il problema è che gli italiani, pur avendo prodotto Pinocchio e la parabola del campo dei miracoli, continuano ad accarezzare l'idea di fare soldi facili, e se li fanno si considerano molto furbi. Se invece li perdono, non si considerano molto stupidi, bensì vittime di poteri forti e oscure macchinazioni. Allora chiedono di essere risarciti dal governo, come per esempio chi finì gambe all'aria con Parmalat o le fusioni bancarie. I Bitcoin sono aria fresca, conviene ricordarlo, hanno infatti detto dalla Consob, affinché poi "nessuno venga da noi o dallo Stato" per riavere indietro il gruzzolo. Ma tanto ci andranno lo stesso, perché la faccia tosta è un capo politico dietro cui infilarla si trovano sempre.

Bitcoin al casinò

MATTIA FELTRI

DIERRE

La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO

STERLINE,
MARENGHI e LINGOTTI D'ORO

www.dierregold.it

Via Fieschi 1/12 Genova
tel 010 581518



€ 2,50* in Italia — Sabato 23 Novembre 2024 — Anno 160^o, Numero 324 — ilsole24ore.com

Edizione chiusa in redazione alle 22.45

* solo in Puglia e in provincia di Matera in abbonamento obbligatorio con "L'Espresso".



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Cassazione
Con l'autotutela
sostitutiva rischio
cambio di rotta
anche dopo i ricorsi



Deotto e Lovecchio
— a pag. 27

L'intervista
Boccia: formazione,
aiuti e polizze,
la Cassa dottori
punta sui giovani

Maria Carla De Cesari
— a pag. 26



FTSE MIB 33494,83 +0,60% | SPREAD BUND 10Y 125,80 -0,30 | SOLE24ESG MORN. 1251,55 +1,03% | SOLE40 MORN. 1249,59 +0,58% | Indici & Numeri → p. 29-33

ANCORA BOMBE D'ISRAELE: 47 MORTI IN LIBANO, TRE A GAZA

Hezbollah lancia missili
sulle postazioni Unifil
Feriti quattro italiani

— Servizi a pagina 6



Libano. L'auto dei quattro caschi blu della Brigata Sassarini feriti nell'attacco

CRISI UMANITARIA
Nella striscia
di Gaza a rischio
chiusura
anche gli ultimi
ospedali

— a pag. 6

L'ANALISI
MANDATO
D'ARRESTO
PER BIBI,
NON PER
ISRAELE

di Roberto Bongiorno — a pag. 6

PANORAMA

ESCALATION CON LA RUSSIA

Ucraina, Tusk:
«La minaccia di un
conflitto globale
è seria e reale»

«La guerra a Est sta entrando
in una fase decisiva e sta rag-
giungendo proporzioni dram-
matiche. Le ultime ore dimo-
strano che la minaccia di un
conflitto globale è seria e rea-
le», dice il premier polacco
Donald Tusk. Truppe nordco-
reane sono state segnalate a
Mariupol. — Servizio a pagina 9

Europa, l'allarme d'impres e Bce A dicembre verso taglio tassi di 50 punti

Il forum di Parigi

Orsini: «Fare presto, il tempo
è finito. Interi settori rischiano
di essere spazzati via»

Documento di Confindustria
Medef e Bdi con le strategie
per il rilancio dell'economia

Battuta d'arresto per l'economia della
zona euro. Per la seconda volta in tre
mesi l'indice Pmi-Hcob di Euroolandia
va in contrazione, al minimo da 10
mesi. Lo spettro della recessione spa-
venta i mercati e i futures scommettono
che la Bce a dicembre possa taglia-
re i tassi di 50 punti base e non di 25
come atteso. Le istituzioni europee e
gli Stati membri devono «fare presto,
non c'è più tempo» perché «interi set-
tori rischiano di essere spazzati via»
ha detto il presidente di Confindus-
tria, Emanuele Orsini, al forum con
Medef e Bdi a Parigi. — alle pagine 2-5

FALCHI & COLOMBE

LA DEBOLEZZA
POLITICA
DELL'EUROPA
NON AIUTA
LA BANCA
CENTRALE

di Donato Masciandaro
— a pag. 3

Competitività, Urso: agire subito Il problema è la Ue che non decide

La crisi dell'industria

Subito un piano europeo per l'au-
to, il ministro delle Impres e del
made in Italy, Adolfo Urso, torna a
chiederlo a Parigi, al Forum econo-
mico trilaterale Francia-Italia-
Germania delle associazioni degli
industriali. Per recuperare com-
petitività «dobbiamo agire subi-
to», come fanno gli altri. Usa su
tutti. «Il problema dell'Europa è
che non decide». — Servizio a pag. 3

BANCA D'ITALIA

La frenata
dell'inflazione
ridurrà nel 2025
le difficoltà
delle famiglie

di Carlo Marroni — a pagina 21

IMPRES E SCUOLE

Pmi day, focus
su transizione
digitale
e formazione
di competenze

— Servizi a pag. 13



Napoli. Turismo subacqueo nel Parco archeologico sommerso delle Terme di Baia

Da Amazon altri 4 miliardi nella start up Anthropic

Nuove tecnologie

Sale così a otto miliardi
l'impegno nella società che
ha creato il chatbot Claude

Il gigante dell'e-commerce Ama-
zon investirà altri 4 miliardi di
dollari in Anthropic, la start up di
Intelligenza artificiale (fondata da
ex dirigenti di OpenAI) che ha cre-
ato il modello di chatbot Claude. Il
nuovo finanziamento porta l'in-
vestimento complessivo del
gruppo di Jeff Bezos a 8 miliardi di
dollari.

Biagio Simonetta — a pag. 23

FONDAZIONE GUIDO CARLI

La sfida dell'intelligenza artificiale
a misura di uomo e d'impresa

Manuela Perrone — a pag. 7

Motori 24

Test drive

Byd Sealion 7, il SUV
cinese per l'Europa

Giulia Paganoni — a pag. 16

Food 24

Dolci di Natale

Pandori e panettoni
vendite in crescita

Maria Teresa Manuelli — a pag. 18

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Black Days Risparmia 160€. Per info:
ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

Total Look



Info: «via del lavoro» n°23,
37016 Castiglione, Treviso - Italia
ph. ©P. GAZZONI

ITALS
Lavora in Italia





MINISTRO URSO

«Forte sinergia con Parigi
per rilanciare auto e acciaio»

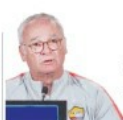
Caleri a pagina 14



SALVINI E IL MONTEPASCHI

«Mps salvata grazie alla Lega
Ora polo bancario con Bpm»

Giacobino a pagina 15



DOMANI L'ESORDIO A NAPOLI

Ranieri, il Normal One
«Non serve un mago»

Pes a pagina 26

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

Siamo come
ci curiamo!

**ESAMI CLINICI
IN GIORNATA
DIAGNOSTICA
IMMEDIATA**

PREVENIRE
è meglio
che curare

**APERTI TUTTO L'ANNO
ANCHE AD AGOSTO**

SCOPRI LA SUE
PROFESSIONE A 19

www.artemisialab.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

Siamo come
ci curiamo!

**ESAMI CLINICI
IN GIORNATA
DIAGNOSTICA
IMMEDIATA**

PREVENIRE
è meglio
che curare

**APERTI TUTTO L'ANNO
ANCHE AD AGOSTO**

SCOPRI LA SUE
PROFESSIONE A 19

www.artemisialab.it

San Clemente I, papa e martire

Sabato 23 novembre 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 324 - € 1,20*

ISSN 0391-6990

www.iltempo.it



Netanyahu e la lezione americana

DI TOMMASO CERNO

Mettiamo al bando le chiacchiere italiane, le sfilate di presunti democratici armati di Costituzione che spiegano al resto del mondo cosa sia giusto e cosa sia sbagliato, salvo poi tappare la bocca nelle università agli studenti che non la pensano come loro. E impariamo dagli Stati Uniti cosa significhi davvero la parola democrazia. Joe Biden e Donald Trump si accusano di ogni nefandezza da quattro anni. Sono gli antipodi politici e culturali. Ma a differenza del nostro surreale dibattito politico gonfio di balie e bugie, sulla materia «democrazia» dicono la stessa cosa. E cioè che se mai un giorno il popolo palestinese potrà avere lo Stato a cui ha diritto da decenni e che per colpa anche dell'Occidente non esiste ancora, questo sarà conseguenza della sconfitta di Hamas e dei suoi alleati, della fine del Califato islamista e del terrorismo jihadista, nel nome di un modello che si basa sui principi su cui si fondano gli Stati moderni. E quel modello, piaccia o no, è Israele. Anche se Netanyahu sbaglia tutto. Perché in democrazia si può anche sbagliare.

GIANFRANCESCO ROBERTA

DI MARIA RITA
PARSI

Il quadrilatero dei leader che odiano il mondo

a pagina 13



Oroscopo

Le stelle di Branko

a pagina 13

PARLAFABIO CANINO

«Ormai Ballando è diventato un classico in tv»

Finamore a pagina 25

IL RISCHIO ESCALATION

FascIslamisti

La folle sentenza
contro Netanyahu
Il no di Biden e Trump
L'Europa si spacca
Hezbollah attacca Unifil
E in Italia si scalda
la piazza filo Hamas
Scontri alla Sapienza
con gli studenti di destra
Così la guerra la vincono loro

Riccardi alle pagine 2 e 3

Il Tempo di Oshø

Grillo e la Costituente M5S Battaglia finale con Conte

"Secondo me più che
'n'assemblea costituente
ve serve 'na cura
ricostituente"

Frasca a pagina 10

SCONTRO SULLA GIUSTIZIA

«No diritto creativo»
La stretta di Nordio
su giudici e politica
E il Csm apre
«Basta ambiguità»

Manni a pagina 9

DI RICCARDO
MAZZONI

Bene Salvini
Una sentenza
che si può
combattere

a pagina 2

DI AUGUSTO
MINZOLINI

Basta proclami
Sulla guerra
il governo parli
con una voce

a pagina 3

C'è il Giubileo ma Roma ha troppi poveri Stop agli sfratti per l'Anno Santo

Zanchi a pagina 17

LA NUOVA COMMISSIONE UE

Fitto vice-Ursula fa impazzire la sinistra Il Pd in Ue si spacca Ecco chi lo vota e chi no

Nell'ala Schlein la tentazione
di dire no al neo vicepresidente
Gentiloni e Picierno non ci stanno

I Pd «europeo» è spaccato. I fedelissimi di Schlein sono tentati dal votare no pur di colpire Meloni. Mentre Decaro, Picierno e Gentiloni aprono al vicepresidente italiano e sono propensi a votare favorevolmente.

Romagnoli e Torchiano
a pagina 6

INTERVISTA A PROCACCINI (ECR)

«Noi coerenti e determinanti Questa è la vittoria dell'Italia»

Adelai a pagina 7

STALKING INVENTATO

Svolta nell'affaire Pellegrini Le false accuse al capitano Corona e la escort nei guai

Parboni a pagina 12

**IL TEMPO
di Feltri**

«Attenti al lupo» L'Italia degli animalisti a targhe alterne

DI VITTORIO FELTRI

Potrebbe essere molto più saggio di voi. In un paesino del Veneto pare sia salito in cattedra per spiegare ai ragazzi che questa smania di perseguitare non va affatto bene.

segue a pagina 11

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO 7 GIORNI SU 7

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE • ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it www.artemisialabyoung.it

Sabato 23 Novembre 2024
Nuova serie - Anno 34 - Numero 277 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch.fr. 3,50
Francie € 2,50

€ 2,00*



a pag. 27

In dieci anni la sanità pubblica è stata tagliata una sola volta, quando il Pd era al governo

Franco Bechis a pag. 6



Colpo di lima sulle pensioni

Con i nuovi coefficienti di trasformazione un lavoratore di 67 anni con 400 mila euro di contributi accantonati, se andrà a riposo l'anno prossimo perderà 35 euro al mese

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Che cos'è che rende precaria la vita di oggi, guardando all'oggi e al domani?

La risposta è la più facile che possa esistere, se solo si leggono i titoli dei maggiori media internazionali e italiani dedicati all'AI. Eccone allora un campionario attraverso tutto quanto è stato titolato a livello nazionale e internazionale negli ultimi sette giorni.

«Non ci sarà alcun aumento immediato della produttività grazie all'intelligenza artificiale. Calmatevi tutti un po'», scrive *The Economist*.

«La Bce teme forti correzioni in borsa legate all'AI»; sommaro **Luis De Guindos**, vicepresidente della Bce; possibile una bolla dovuta alla concentrazione dei mercati in poche società Usa. **Christine Lagarde**, presidente della **Unione Europea**: Modello Ue a rischio», ha scritto *MF* martedì 19. E ha aggiunto in un altro articolo: «Intelligenza

continua a pag. 2

Chi si pensionerà dall'anno prossimo avrà diritto ad un assegno più basso rispetto a chi si pensionerà entro fine anno. Un esempio: lavoratore di 67 anni con 400 mila euro di contributi accantonati (c.d. montante contributivo) ha diritto a una pensione annua di 22.892 euro andando a riposo entro quest'anno, di 22.492 euro, cioè di 400 euro in meno (circa 35 euro al mese) pensionandosi dal prossimo anno.

Cirioli a pag. 29

DA LUNEDÌ IN EDICOLA, DA DOMANI INVERSIONE DIGITALE

Tolleranza zero sulle strade

La Commissione Ue è più forte dopo la nomina di Fitto

Cangini a pag. 5

L'URAN

DIRITTO & ROVESCIO

L'era digitale ha portato vantaggi enormi alle persone, alle imprese, alla pubblica amministrazione. Ma c'è il rovescio della medaglia, al quale di solito non si presta attenzione. Primo, le persone anziane si sono trovate completamente escluse da tutta una serie di attività e servizi, ormai disponibili solo on line. Secondo, l'economia digitale è vulnerabile agli attacchi di cybercriminali, che crescono di intensità e frequenza ad un ritmo spaventoso. Terzo, per ogni problema si poteva andare in banca, in posta, in municipio e lì si trovava sempre qualcuno in grado di risolverlo. Ora bisogna arrangiarsi da soli, on line. E c'è pure la beffa: prima l'azienda che distribuiva l'elettricità mandava fuori l'omino una volta ogni sei mesi a controllare i contatori. Ora la lettura è digitale, da remoto, ma invece dell'omino mi mandano una fattura di 29 euro per oneri legati alla lettura digitale (!).

UNIONE FIDUCIARIA

Il tuo patrimonio è la nostra priorità. La nostra indipendenza è la tua sicurezza.

Da oltre 65 anni, offriamo servizi fiduciari e a supporto dei patrimoni, operando con professionalità e assenza di conflitti di interesse. Grazie alla nostra indipendenza e alla competenza di oltre 100 professionisti, perseguiamo il migliore interesse dei nostri clienti rispondendo anche alle esigenze più complesse in ambito di amministrazione fiduciaria di beni, di passaggio di ricchezza fra generazioni e di tutela e ottimizzazione del patrimonio personale, familiare e aziendale.

MANDATI FIDUCIARI CON E SENZA INTERSTAZIONE | AMMINISTRAZIONE FIDUCIARIA DI STRUMENTI FINANZIARI DEPOSITATI PRESSO BANCHE ITALIANE ED ESTERE | AMMINISTRAZIONE FIDUCIARIA DI POLIZZE ASSICURATIVE VITA | MANDATI FIDUCIARI DI GARANZIA E ESCROW AGREEMENTS | AMMINISTRAZIONE FIDUCIARIA DI PARTECIPAZIONI SOCIETARIE ITALIANE ED ESTERE | AMMINISTRAZIONE FIDUCIARIA DI IMMOBILI ESTERI | SOSTITUZIONE DI IMPOSTA | TRUST | WEALTH PLANNING | ACCOUNT AGGREGATION, SUPERVISIONE DEGLI INVESTIMENTI FINANZIARI | RECUPERO DELLA DOPIA IMPOSIZIONE SU DIVIDENDI ESTERI | FISCALITÀ SU VALUTE DIVERSE DALL'EURO

unionefiduciaria.it @ in

Unione Fiduciaria. La forza dell'indipendenza, il futuro della tradizione.

*Con il correttivo ter alla crisi d'impresa a € 9,90 in più, Con La riforma fiscale/8 a € 8,90 in più Con La riforma del non profit a € 9,90 in più

LA NAZIONE

SABATO 23 novembre 2024
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Emergenza lavoro

**«Beko, bomba sociale»
L'ultima vertenza
scuote la Toscana**

Pacchiani a pagina 19

LA POSTA DI Cate

Racconta la tua storia, invia una mail
a lapostadicate@quotidiano.net

OGGI ALL'INTERNO



Libano, militari italiani feriti dai razzi

Hezbollah colpisce di nuovo l'Unifil. Crosetto: non siamo lì a fare gli scudi umani. Netanyahu, governo diviso: Tajani e Meloni fermano Salvini
Ucraina, cresce la tensione. Putin vuole nuovi missili ipersonici. Intervista all'analista Margelletti: inevitabile una guerra Ue-Russia

Servizi
da p. 2 a p. 5

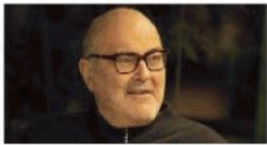
L'analisi sul dopo Fitto

**In Europa vince
Giorgia Meloni
E si riaprono
i giochi italiani**

Bruno Vespa a pagina 9

Intervista a Goffredo Bettini

**«Pd una risorsa
per la coalizione
Nessuno tema
egemonie»**



Dopo le Regionali e alla vigilia della consultazione M5s l'ex senatore Pd Goffredo Bettini avverte: «Il Pd è una risorsa, nessuno deve aver paura di egemonie Dem»

Marmo a pagina 13

INTERVISTA AD ALI AGCA, L'ATTENTATORE DI PAPA WOJTYLA



Mehmet Ali Agca, 66 anni, turco, fu condannato e poi graziato per l'attentato a san Giovanni Paolo II

«Caso Orlandi, il Parlamento mi ascolti»

La nostra intervista a Mehmet Ali Agca, l'attentatore di Giovanni Paolo II. «Sulla sparizione di Emanuela Orlandi ho molte cose da dire, la commissione

parlamentare che indaga sul caso deve ascoltarci. Il Vaticano e i governi di Usa e Italia non vogliono far luce». L'ultima verità del lupo grigio che ha cambia-

to tante volte versione. Intanto l'avvocata della famiglia Orlandi: «C'è un dossier in Vaticano, lo cercavamo dal 2017».

Fabrizio, D'Amato e Selleri a p. 6 e 7

DALLE CITTÀ

Empoli

**Pedopornografia
Migliaia di foto
Arrestato
un sessantenne**

Puccioni in Cronaca

Empoli

**Droga e alcol
Sempre più abusi:
cresce l'allarme**

Servizio in Cronaca

Empoli

**Dall'ex Macelli
a Porta Pisana:
c'è l'ok al rilancio**

Servizio in Cronaca



Ora è al sicuro a Reggio Emilia

**«In Pakistan
sarei morta»**

Chilloni a pagina 15



Tennis, la capitana azzurra Garbin

**«Le mie lotte
per la vita»**

G. Tassi nel Qs



Il nuovo disco di Morandi

**Quei duetti
son degni di me**

Spinelli a pagina 28

SPADA

BLACK FRIDAY

fino al **50%**

spadaroma.com



la Repubblica

Searching
for a new way.



montura.com

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Mario Orfeo



La nostra carta proviene da materiali riciclati
e da foreste gestite in modo sostenibile

Sabato 23 novembre 2024



Oggi con d

Anno 49 N° 27 - In Italia € 2,70

MEDIO ORIENTE

Libano, attacco agli italiani

Razzi di Hezbollah sulla base Unifil: feriti quattro caschi blu della Brigata Sassari, non sono in pericolo di vita
Centrodestra spaccato sul mandato d'arresto a Netanyahu. Il leader della Lega come Orbán: "In Italia è benvenuto"

Intervista a Tajani: "La politica estera è una cosa seria, non la decide Salvini"

Quattro militari italiani della missione Unifil sono rimasti feriti dopo che la base nel sud del Libano è stata colpita da razzi di Hezbollah. Il mandato di arresto per Netanyahu divide la maggioranza. Tajani nell'intervista: «La politica estera non la decide Salvini».
di Ciriaco, Contini, De Cicco, Franceschini, Tonacci e Vitale • alle pagine 2, 3, 4 e 6

La mina vagante nel governo

di Massimo Giannini

Se la crisi delle democrazie liberali non ci avesse già abituato al peggio, un governo che in tempi di guerra parla due o tre lingue diverse dovrebbe andarsene a casa di corsa. In questi due anni le destre al potere hanno spesso litigato e volentieri sfasciato, nelle politiche economiche e in quelle sociali, nelle politiche migratorie e in quelle istituzionali. Ma almeno sulla politica estera la barra del timone era rimasta sufficientemente salda, sia pure su una rotta più prossima al Modello Polacco che non al Canone Occidentale: una bassa intensità di europeismo, accompagnata da un'altissima quantità di atlantismo. Ma da prima dell'estate la coalizione ha perso la bussola anche su questo versante, che misura più di ogni altro la maturità e la responsabilità di una classe dirigente. Sta sbandando Giorgia Meloni, che gioca ormai troppi ruoli in commedia. A luglio, dopo averla a lungo perseguita, rinuncia alla svolta moderata e vota no alla rielezione di Von der Leyen.

• continua a pagina 33

Altan

LA POLITICA DI NETANYAHU:
SBAGLIATA, MA DA APPLICARE.



Putin alza il tiro sull'Europa "I nostri missili non intercettabili"

di Castelletti, Di Feo e Lucchini
• alle pagine 8 e 9

Merkel

Il potere di Musk è preoccupante

di Angela Merkel



Il 27 aprile 2006 si tenne un forum con i rappresentanti delle economie tedesca e russa. Putin mi invitò a raggiungere l'aeroporto in auto con lui.

• a pagina 11
con un servizio
di Mastrobuoni

Grisham

"La mia famiglia divisa da Trump"

di Antonello Guerrera



LONDRA
John Grisham alza gli occhi al cielo, azzurri di malinconia: «No, con i miei fratelli non ci parliamo quasi più. Colpa di Trump».

• alle pagine 12 e 13
con un servizio
di Mastroianni

Ben Jelloun

Salviamo Sansal sparito in Algeria

di Tahar Ben Jelloun



I dittatori odiano l'intelligenza. Detestano gli scrittori, gli artisti, gli intellettuali, tutti coloro che fanno della libertà il valore supremo e che li denunciano con le loro creazioni.

• a pagina 35

Le idee

L'educazione sentimentale contro la violenza sulle donne

di Maura Gancitano

Il cambiamento culturale avvengono quasi sempre con lentezza, e mai in modo uniforme e sincronico. Certe idee, se mettono in crisi stereotipi e sovrastrutture preesistenti, incontrano un'iniziale resistenza poi, poco per volta, si fanno spazio nel dibattito pubblico e nel discorso comune.

• a pagina 33
servizio di Scarafia • a pagina 23

Domani in edicola

ROBINSON
Sono Woolf, risolvo problemi

Su Robinson
c'è Virginia Woolf

L'energia non deve costarci il mondo



octopusenergy

Energia pulita a prezzi accessibili
octopusenergy.it

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ

LA CRISI DELLA MANIFATTURA

Bosch cala la scure: 5500 tagli
Urso: sull'auto ci aiuti l'Europa

CECCARELLI, GORIA, LUISE - PAGINE 18 E 19



LERIFORME

Autonomia, la strada in salita
e gli equilibri dentro il governo

SERENA SILEONI - PAGINA 25



LA SANITÀ

I dati sullo sciopero dei medici
e la scomparsa della verità

MASSIMILIANO PANARARI - PAGINA 29



LA STAMPA

SABATO 23 NOVEMBRE 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,20 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 158 II N. 324 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

ESECUTIVO DIVISO SUL MANDATO D'ARRESTO. SALVINI: QUI È IL BENVENUTO. MELONI LO FRENA: MA ISRAELE NON È HAMAS

Netanyahu spacca l'Occidente

Razzi sulla base italiana in Libano: 4 soldati feriti. Crosetto: l'Unifil non può essere uno scudo

LA RUSSIA

I super-missili di Putin
che minacciano l'Ue

ANNA ZAFESOVA

Vladimir Putin aveva imparato ad amare la bomba atomica già anni fa. Il compiacimento con il quale parlava di missili, testate, tonnellate e velocità ipersoniche è degno di un cattivo dei film di Hollywood, e l'atomica è argomento su cui torna spesso. **AGIASTRO, FERROVINO - PAGINE 10 E 11**

BRESOLIN, DEL GATTO, DI MATTEO, MAGRI, MONTICELLI, OLIVO, SEMPRINI



Cosa succederebbe se Benjamin Netanyahu atterrasse stamattina all'aeroporto di Fiumicino? A leggere le posizioni dei ministri italiani lo stesso premier israeliano potrebbe avere dei dubbi. **- PAGINE 2-6**

IL RETROSCENA

Il giro di vite di Trump
Meno fondi per l'Onu

MARCO LICONTI

«Dovrà esserci una completa rivalutazione dei finanziamenti statunitensi alle Nazioni Unite». Il nuovo corso trumpiano sarà rappresentato da Elise Stefanik, scelta come nuova ambasciatrice Usa, una delle più accese sostenitrici di Israele al Congresso. **- PAGINA 8**

L'INTERVISTA

Hemon: così Donald
raderà al suolo gli Usa

ANNA LISA CUZZOCREA

Aleksandar Hemon pensa che Donald Trump distruggerà le istituzioni democratiche negli Stati Uniti. E che in questo secolo assisteremo al collasso dell'America. Lo dice convinto, accorato, arrabbiato. «Gli Usa si sono rivelati un Paese razzista e bigotto». **- PAGINA 9**

L'APPELLO PER LO SCRITTORE

L'urlo della cultura
per Sansal agli arresti
"L'Algeria lo rilasci"

CATERINA SOFFICI



Per *Le Monde* è "il dissidente che sorride", altri lo hanno definito il "Voltaire algerino". Lo scrittore franco-algerino Boualem Sansal, 75 anni, è scomparso. La famiglia e gli amici hanno dato l'allarme dopo averne perso le tracce sabato scorso, il 16 novembre. A seguito della denuncia si è scoperto che è stato prelevato dai servizi segreti algerini appena uscito dall'aeroporto di Algeri, dove era atterrato proveniente da Parigi. Poi il silenzio, carico di cattivissimi presagi. Sansal è considerato una delle voci più importanti della denuncia contro il fanatismo islamista e la brutalità del regime algerino. Per questo è da tempo nel mirino. Un morto che cammina, scrivono di lui i giornali francesi. **- PAGINA 31**

HOWARD, JESSICA PARKER, BRODERICK: PIOGGIA DI STELLE IN CITTÀ PER LA PRIMA DELLA KERMESSÉ

Torino film festa

CAPRARA, CATALI, MARMIROLI



Sharon Stone: il cinema cambia il mondo

SHARON STONE

ALBERTO GACCHINO/REPORTERS

IVREA

La tragedia di Perla
uccisa dalla mamma
Il papà: "Cercavamo
di non lasciarla sola"

GIACOMINO, SOLA



Perla, la luce di mamma e papà. Una bimba fortemente voluta, cercata per anni. È morta ieri all'una meno un quarto. Avrebbe compiuto dieci mesi il prossimo mercoledì. Era una delle prime volte che Carola restava sola con lei. **- PAGINE 20 E 21**

L'INCIDENTE DI BOLZANO

Matilde morta sugli sci
ora interviene il Csm

IRENE FAMÀ

In quel tratto di pista, la Gravid G1 del ghiacciaio della Val Senales, non c'erano reti. Per dirne una. Ma le indagini sulla morte di Matilde Lorenzi, tra le atlete più promettenti dello sci azzurro, sono state chiuse in fretta e furia. In meno di 48 ore. «Non si ravvisano responsabilità penali», scriveva la procura di Bolzano. Ora il Consiglio superiore della magistratura accende un faro sulla tragedia. **- PAGINA 23**

IL RACCONTO

Il patriarcato è finito?
Non me ne ero accorta

VIOLE ARDONE

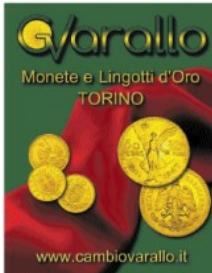
Mi è arrivata la notizia che è finito il patriarcato. Bene, ho pensato, ho tirato un sospiro di sollievo e mi sono rammaricata con me stessa per non averlo capito prima. Quanto tempo sprecato, quante parole inutili in classe con studentesse e studenti. **- PAGINA 29**

BUONGIORNO

Sapete quanto vale un Bitcoin? A ieri sera: 99 mila dollari e virgola. Tutto il mondo è lì a vedere quando arriverà alla cifra mostruosa di centomila. C'è chi guarda e chi si dà da fare: compra uno o due o tre decimali di Bitcoin, secondo quanto dispone e nonostante comprare Bitcoin - ha spiegato con adorabile efficacia il vicedirettore di Banca d'Italia - equivale a comprare una fiche al casinò, perché sotto a un Bitcoin non c'è niente, c'è pura speculazione. Se si è abili e fortunati, si possono fare un sacco di soldi e coi Bitcoin c'è chi ne ha fatti tanti e tanti, oppure si è inabili e sfortunati e si finisce col sedere a terra. E siccome la bolla potrebbe scoppiare da un momento all'altro, la Consob (l'autorità di vigilanza sulla Borsa) sta avvertendo i risparmiatori di andarci cauti. Tra l'altro è bellissima la definizione di risparmiatori per nobilitare chi più probabilmente è un investitore, ma rabbia. Il problema è che gli italiani, pur avendo prodotto Pinocchio e la parabola del campo dei miracoli, continuano ad accarezzare l'idea di fare soldi facili, e se li fanno si considerano molto furbi. Se invece li perdono, non si considerano molto stupidi, bensì vittime di poteri forti e oscure macchinazioni. Allora chiedono di essere risarciti dal governo, come per esempio chi finì gambe all'aria con Parmalat o le fusioni bancarie. I Bitcoin sono aria fresca, conviene ricordarlo, hanno infatti detto dalla Consob, affinché poi "nessuno venga da noi o dallo Stato" per riavere indietro il gruzzolo. Ma tanto ci andranno lo stesso, perché la faccia tosta è un capo politico dietro cui infilarla si trovano sempre.

Bitcoin al casinò

MATTIA FELTRI



www.cambiovarallo.it





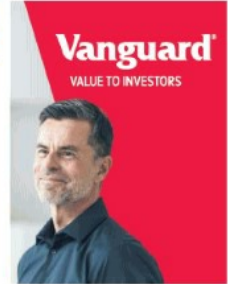
Vanguard
VALUE TO INVESTORS

**MUTUO È L'ORA DI FARLO
O CONVIENE ASPETTARE?**

**BCE A DICEMBRE TAGLIERÀ
I TASSI DI 0,50% SOLO SE...**



MILANO
FINANZA



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

€ 4,50

Sabato 23 Novembre 2024

Anno XXXVI - Numero 231

MF il quotidiano dei mercati finanziari



Spedizione in A.P. art. 1, c.1, L. 4609, DCB Milano



ESCLUSIVO INTERVISTA A JEAN-PHILIPPE IMPARATO, CAPO DI STELLANTIS IN EUROPA

Così rilanciamo la Fiat

PIAZZA AFFARI

*Il Ftse Mib tratta a multipli più bassi del 20% rispetto alla media a dieci anni
Le mid cap addirittura del 30%. Come scegliere quelle che possono recuperare*

BORSA BLACK FRIDAY

*Ecco le azioni più a sconto
Sono occasioni o trappole?*

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Che cos'è che rende precaria la vita di oggi, guardando all'oggi e al domani? La risposta è la più facile che possa esistere, se solo si leggono i titoli dei maggiori media internazionali e italiani dedicati all'AI. Eccone allora un campionario, attraverso tutto quanto è stato titolato a livello nazionale e internazionale negli ultimi sette giorni.

«Non ci sarà alcun aumento immediato della produttività grazie all'Intelligenza Artificiale. Calmatevi tutti un po', scrive *The Economist*.

«La Bce teme forti correzioni in borsa legate all'AI»; sommario *Luis De Guindos*, vicepresidente della Bce: possibile una bolla dovuta alla concentrazione dei mercati in poche società Usa.

Christine Lagarde, presidente della Unione Europea: Modello Ue a rischio», ha scritto *MF* martedì 19. E ha aggiunto in un altro articolo: «Intelligenza artificiale: è bolla?», dice il titolo. E il sommario: «La speranza è che l'amministrazione Trump renda più facile le acquisizioni nel settore tech. Intanto ci sono unicorni (cioè una startup privata valutata almeno un miliardo di dollari ndr) vecchi di 15 anni che non si sono ancora quotati».

«I vincoli reali dell'intelligenza artificiale nel 2025», titola



DALL'ESSELUNGA ALLA COOP
Quali polizze potete comprare al supermercato

PARLA IL GOVERNATORE SCHIFANI
Sorpresa: la Regione Sicilia ha quasi risanato il bilancio

IL DIKTAT DELL'ANTITRUST USA
Quanto può valere Google se vende il browser Chrome

OBBLIGAZIONI KME 2024-2029
5,75%*
SEI ANCORA IN TEMPO!

Continua la possibilità di sottoscrivere alla pari Obbligazioni KME Group SpA 2024-2029 al tasso fisso del 5,75%* e/o riceverne 108 scambiandole alla pari con 5 Obbligazioni KME Group SpA 2020-2025 (ex INTEK GROUP SpA 2020-2025 - 4,5%)

Track record (prezzo medio di quotazione): Obbligazioni KME Group SpA 2020-2025 dal 18/2/2020 euro 100,62**; Obbligazioni KME Group SpA 2024-2029 dal 2/8/2024 euro 100,93***

L'Offerta di Scambio termina il 26 novembre 2024

L'Offerta in Sottoscrizione prosegue fino al 29 novembre 2024***

Per aderire alle Offerte, rivolgiti alla tua banca o al tuo intermediario

* Tasso fisso nominale annuo lordo
** Dati calcolati al 23/10/2024
*** ISIN da utilizzare per la sottoscrizione: IT0005019901



KME
ENGINEERING COPPER SOLUTIONS

Per maggiori informazioni sulle offerte: www.kmegroup.it/it/operativita/strumenti
MESSAGGIO PUBBLICITARIO. Prima dell'adesione leggere attentamente il Documento Informativo e il Prospetto Informativo disponibili su sito internet www.kmegroup.it/it/operativita/strumenti o presso gli intermediari incaricati della vendita delle obbligazioni, servizio di informazioni e punti di vendita di piazza. L'approvazione del Prospetto Informativo da parte di Consob non deve essere intesa come approvazione dei titoli offerti. L'Offerta Pubblica di Scambio è effettuata in regime di esecuzione, pertanto, il Documento Informativo non è stato oggetto di approvazione da parte di Consob.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Pagina 23



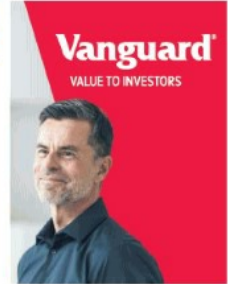
Vanguard
VALUE TO INVESTORS

**MUTUO È L'ORA DI FARLO
O CONVIENE ASPETTARE?**

**BCE A DICEMBRE TAGLIERÀ
I TASSI DI 0,50% SOLO SE...**



**MILANO
FINANZA**



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

€ 4,50

Sabato 23 Novembre 2024

Anno XXXVI - Numero 231

MF il quotidiano dei mercati finanziari



Spedizione in A.P. art. 1, c.1, L. 4609, DCB Milano



ESCLUSIVO INTERVISTA A JEAN-PHILIPPE IMPARATO, CAPO DI STELLANTIS IN EUROPA

Così rilanciamo la Fiat

PIAZZA AFFARI

*Il Ftse Mib tratta a multipli più bassi del 20% rispetto alla media a dieci anni
Le mid cap addirittura del 30%. Come scegliere quelle che possono recuperare*

BORSA BLACK FRIDAY

*Ecco le azioni più a sconto
Sono occasioni o trappole?*

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Che cos'è che rende precaria la vita di oggi, guardando all'oggi e al domani? La risposta è la più facile che possa esistere, se solo si leggono i titoli dei maggiori media internazionali e italiani dedicati all'AI. Eccone allora un campionario, attraverso tutto quanto è stato titolato a livello nazionale e internazionale negli ultimi sette giorni.

«Non ci sarà alcun aumento immediato della produttività grazie all'Intelligenza Artificiale. Calmatevi tutti un po', scrive *The Economist*.

«La Bce teme forti correzioni in borsa legate all'AI»; sommario *Luis De Guindos*, vicepresidente della Bce: possibile una bolla dovuta alla concentrazione dei mercati in poche società Usa.

Christine Lagarde, presidente della Unione Europea: Modello Ue a rischio», ha scritto *MF* martedì 19. E ha aggiunto in un altro articolo: «Intelligenza artificiale: è bolla?», dice il titolo. E il sommario: «La speranza è che l'amministrazione Trump renda più facile le acquisizioni nel settore tech. Intanto ci sono unicorni (cioè una startup privata valutata almeno un miliardo di dollari ndr) vecchi di 15 anni che non si sono ancora quotati».

«I vincoli reali dell'intelligenza artificiale nel 2025», titola



DALL'ESSELUNGA ALLA COOP
Quali polizze potete comprare al supermercato

PARLA IL GOVERNATORE SCHIFANI
Sorpresa: la Regione Sicilia ha quasi risanato il bilancio

IL DIKTAT DELL'ANTITRUST USA
Quanto può valere Google se vende il browser Chrome

OBBLIGAZIONI KME 2024-2029
5,75%*
SEI ANCORA IN TEMPO!

Continua la possibilità di sottoscrivere alla pari Obbligazioni KME Group SpA 2024-2029 al tasso fisso del 5,75%* e/o riceverne 108 scambiandole alla pari con 5 Obbligazioni KME Group SpA 2020-2025 (ex INTEK GROUP SpA 2020-2025 - 4,5%)

Track record (prezzo medio di quotazione): Obbligazioni KME Group SpA 2020-2025 dal 18/2/2020 euro 100,62**; Obbligazioni KME Group SpA 2024-2029 dal 2/8/2024 euro 100,93***

L'Offerta di Scambio termina il 26 novembre 2024

L'Offerta in Sottoscrizione prosegue fino al 29 novembre 2024***

Per aderire alle Offerte, rivolgiti alla tua banca o al tuo intermediario

* Tasso fisso nominale annuo lordo
** Dati calcolati al 23/10/2024
*** ISIN da utilizzare per la sottoscrizione: IT0005019901



KME
ENGINEERING COPPER SOLUTIONS

Per maggiori informazioni sulle offerte: www.kmegroup.it/it/operativita/strumenti
MESSAGGIO PUBBLICITARIO. Prima dell'adesione leggere attentamente il Documento Informativo e il Prospetto Informativo disponibili su sito internet www.kmegroup.it/it/operativita/strumenti o presso gli intermediari incaricati della vendita delle obbligazioni, servizio di informazioni e punti di vendita di piazza
L'approvazione del Prospetto Informativo da parte di Consob non deve essere intesa come approvazione dei titoli offerti. L'Offerta Pubblica di Scambio è effettuata in regime di esenzione, pertanto, il Documento Informativo non è stato oggetto di approvazione da parte di Consob.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Pagina 24

Informazioni Marittime

Primo Piano

Blue Economy e sostenibilità, "Italian Port Days" riceve la certificazione Ue

L'iniziativa vede gli scali impegnati nella promozione dei rapporti con i territori circostanti. Giunta alla sua sesta edizione, l'iniziativa "Italian Port Days Opening port life and culture to people" ha ricevuto la certificazione della Commissione Europea (DG Affari Marittimi) denominata "EMD in My Country" per aver contribuito alla valorizzazione della sostenibilità nella Blue Economy con delle azioni concrete. "Italian port Days" vede gli scali impegnati nella promozione dei rapporti con i territori circostanti. Un'attività alla quale tutte le AdSP hanno partecipato con numerosi eventi, seminari e visite organizzate grazie anche al lavoro di coordinamento di **Assoporti**. Il presidente di **Assoporti** **Rodolfo Giampieri** ha ricordato come "l'obiettivo di Italian Port Days, fortemente voluta dalle AdSP, è quello di incentivare una migliore integrazione tra aree portuali e comunità. Aver ricevuto anche un plauso da parte della Commissione Europea per il valore dell'iniziativa nella promozione di temi come la sostenibilità è per noi una bella soddisfazione. Come **Assoporti**, riteniamo che occorrerà sempre di più dedicarsi a questo tema, perché lo sviluppo di un porto deve avvenire con la condivisione delle comunità con un forte richiamo all'inclusione in tutte le sue accezioni". Condividi Tag porti Articoli correlati.



Rinnovato il contratto portuali

ROMA - Le segreterie nazionali dei sindacati Filt CGIL, Fit CISL, Ultrasporti e le associazioni datoriali **Assoport**, Assiterminal, Assologistica e Fise Unipor, alla presenza della Ancip quale uditor, a seguito dell'ipotesi di accordo dell'8/10/24 hanno confermato l'accordo per il rinnovo del contratto di lavoro per i lavoratori dei porti secondo le clausole relative in particolare alla parte economica. Verranno riconosciuti, a regime, i seguenti elementi retributivi: a) Aumento di 150,00 euro lordi (centocinquanta,00) mensili sul minimo conglobato del IV livello; per i livelli diversi dal IV, il Minimo Conglobato - mc - varia nella misura come da tabella A che segue; Gli elementi di cui alla presente lettera a) sono da considerarsi "lordi" e verranno attribuiti nelle tempistiche di cui alla tabella che segue: Tabella A (minimi conglobati / mc) Livello Valore mc al I tranches nov'24 II tranches dic '25 III Tranches dic '26 Tot aumento Tot mc a regime VII VI V IV III II I Quadro Quadro B AdSP Quadro A AdSP b) Aumento dell'Elemento Distinto della Retribuzione (ED come da articolo 15 CCNL), di 50,00 euro lordi (cinquanta,00), a decorrere dal 1 novembre 2024. L'EDR va erogato per 13 mensilità, non ha alcuna incidenza su qualsiasi altro istituto contrattuale, è uguale per tutti i livelli. Tale importo si aggiunge all'attuale importo di EDR.



Cinque "Walk-to-work" ordinate a VARD

TRIESTE - La VARD, controllata norvegese del Gruppo Fincantieri fra le prime società al mondo nella realizzazione di navi speciali, ha firmato un contratto per la progettazione e costruzione di cinque navi "Walk-to-work" con un cliente internazionale. Il valore dell'ordine è significativo, ben oltre i 200 milioni di euro. Le unità forniranno servizi di approvvigionamento, manutenzione e operatività per le piattaforme offshore nel settore oil & gas. Saranno costruite secondo il design VARD 3 32, sviluppato in stretta collaborazione con il cliente. Questo design è basato sul portafoglio all'avanguardia di VARD per le unità SOV (Service Operation Vessel), note per l'efficienza in termini di consumo, flessibilità operativa e comfort a bordo. Tutte le unità saranno costruite, allestite, collaudate e consegnate dal cantiere di Vard a Vung Tau, in Vietnam. Le prime quattro navi verranno consegnate nella seconda metà del 2027, mentre l'ultima è prevista per il primo trimestre del 2028. Ogni nave avrà una lunghezza di circa 88 metri e una larghezza di circa 19,8 metri. Saranno dotate di un sistema di propulsione ibrido diesel-elettrico con batterie, di un sistema di passerella e di una gru compensata rispetto al movimento marino in 3D.

Progettate per ospitare fino a 190 persone a bordo, queste unità offriranno elevati standard di comfort e condizioni di lavoro eccellenti per l'equipaggio e i tecnici a bordo. Le navi saranno altamente versatili e ideali per operazioni di supporto offshore, grazie a un design che privilegia la logistica a bordo, l'ampia capacità di stoccaggio e l'elevata operatività. Il sistema di propulsione completamente elettrico garantisce la compatibilità futura con fonti energetiche disponibili. Pierroberto Folgiero, ad di Fincantieri, ha dichiarato: "Siamo molto lieti di rafforzare ulteriormente il nostro ruolo di partner di riferimento e leader nel settore delle navi specializzate, un comparto perfettamente in linea con il nostro Piano Industriale orientato a una crescita sostenibile. La sicurezza dell'equipaggio e l'efficienza operativa restano le nostre massime priorità. Queste nuove unità integreranno le tecnologie più avanzate e soluzioni su misura per garantire prestazioni ottimizzate e consumi ridotti. È un ulteriore passo nel nostro percorso verso l'eccellenza e la sostenibilità, con un portafoglio ordini in continua espansione".



Informare

Venezia

Progetto dell'ovadese Vezzani per creare un terminal per l'automotive a Porto Marghera

Presentata istanza per il rilascio di una concessione demaniale per la banchina ex Sirma Vezzani Spa, società di Ovada (Alessandria) specializzata nei sistemi per il riciclaggio dei rottami metallici, ha presentato istanza per il rilascio di una concessione demaniale su un'area di banchina (accosto ex Sirma e retrostante fascia demaniale) all'interno della darsena terminale del Canale Industriale Sud a Marghera con l'obiettivo di creare un nuovo terminal portuale e industriale per la logistica automotive. La concessione è richiesta per una durata di 25 anni. A Marghera Vezzani è proprietaria di un'area industriale in disuso di 27 ettari a ridosso del bacino di evoluzione del Canale Industriale Sud su cui insiste la banchina ex Sirma. Intenzione dell'azienda è di realizzare la riconversione della propria area ad uso logistico ed industriale dove intende svolgere le attività di impresa portuale in conto terzi ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge 84/94, per operare attività di imbarco e sbarco di navi car carrier nonché attività di assistenza ai vettori navali, ferroviari e stradali di trasporto delle auto e di altri veicoli rotabili e servizi logistici di movimentazione, deposito e magazzinaggio. Tra i fattori che hanno indotto Vezzani a progettare la creazione di un terminal portuale per l'automotive a Marghera c'è la constatazione evidenziata dall'azienda della mancanza, nello scacchiere nord-adriatico, con la sola eccezione di Monfalcone, di altri terminal di questo tipo adeguati alla gestione di grandi volumi come avviene nel porto sloveno di Koper che negli anni - ricorda Vezzani - ha conosciuto una rapida crescita in un'ideale situazione di non concorrenza nell'area. Inoltre l'azienda ovadese rileva che, se il porto di Monfalcone per dimensioni e conformazione non sembra impensierire la crescita di Koper, nella sponda italiana della regione nord-adriatica non sembrano esserci gli strumenti e le caratteristiche idonei per poter produrre un'alternativa valida al porto sloveno se non a **Venezia**, la quale - osserva l'azienda - dispone di enormi spazi disponibili, seppur ancora da riqualificare.



Presentata istanza per il rilascio di una concessione demaniale per la banchina ex Sirma Vezzani Spa, società di Ovada (Alessandria) specializzata nei sistemi per il riciclaggio dei rottami metallici, ha presentato istanza per il rilascio di una concessione demaniale su un'area di banchina (accosto ex Sirma e retrostante fascia demaniale) all'interno della darsena terminale del Canale Industriale Sud a Marghera con l'obiettivo di creare un nuovo terminal portuale e industriale per la logistica automotive. La concessione è richiesta per una durata di 25 anni. A Marghera Vezzani è proprietaria di un'area industriale in disuso di 27 ettari a ridosso del bacino di evoluzione del Canale Industriale Sud su cui insiste la banchina ex Sirma. Intenzione dell'azienda è di realizzare la riconversione della propria area ad uso logistico ed industriale dove intende svolgere le attività di impresa portuale in conto terzi ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge 84/94, per operare attività di imbarco e sbarco di navi car carrier nonché attività di assistenza ai vettori navali, ferroviari e stradali di trasporto delle auto e di altri veicoli rotabili e servizi logistici di movimentazione, deposito e magazzinaggio. Tra i fattori che hanno indotto Vezzani a progettare la creazione di un terminal portuale per l'automotive a Marghera c'è la constatazione evidenziata dall'azienda della mancanza, nello scacchiere nord-adriatico, con la sola eccezione di Monfalcone, di altri terminal di questo tipo adeguati alla gestione di grandi volumi come avviene nel porto sloveno di Koper che negli anni - ricorda Vezzani - ha conosciuto una rapida crescita in un'ideale situazione di non concorrenza nell'area. Inoltre l'azienda ovadese rileva che, se il porto di Monfalcone per dimensioni e conformazione non sembra impensierire la crescita di Koper, nella sponda italiana della regione nord-adriatica non sembrano esserci gli strumenti e le caratteristiche idonei per poter produrre un'alternativa valida al porto sloveno se non a Venezia, la quale - osserva

Vezzani punta su Marghera: nuovo terminal automotive in progetto

Andrea Puccini

MARGHERA (VE) La società Vezzani Spa, con sede a Ovada (Alessandria), ha avanzato una richiesta all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale per una concessione demaniale di 25 anni. L'obiettivo è sviluppare un terminal interamente dedicato alla logistica automotive nel cuore della darsena terminale del Canale Industriale Sud, a Porto Marghera. L'area interessata, nota per aver ospitato in passato l'azienda Sirma, si estende su oltre 27 ettari e si affaccia direttamente sul bacino di evoluzione del Canale Industriale Sud. Attualmente, il sito comprende magazzini, un edificio per la preparazione delle auto, uffici e un raccordo ferroviario che lo collega alla rete nazionale. Vezzani Spa, attiva nel settore del riciclaggio di rottami metallici, punta a una radicale riconversione dell'area, trasformandola in un moderno polo logistico-industriale con una forte vocazione intermodale. Il piano, come racconta anche il sito specializzato Adriaports, prevede: Demolizione e riqualificazione di edifici obsoleti. Realizzazione di nuovi piazzali per lo stoccaggio delle auto, completi di impianti e sottoservizi. Espansione della rete ferroviaria interna, per migliorare la capacità di gestione dei treni in arrivo e in partenza. Adeguamento della banchina di pertinenza per l'ormeggio delle navi car carrier. Allestimento di una zona industriale per le operazioni di preparazione dei veicoli. L'iniziativa mira a creare un terminal portuale e industriale destinato al traffico automotive, con operazioni di imbarco e sbarco di navi car carrier per conto terzi. Il progetto si inserisce nella strategia di rilancio e modernizzazione dell'area di Marghera, combinando efficienza logistica e sostenibilità industriale. La concessione, che rappresenta un passo fondamentale per l'avvio del progetto, è attualmente in valutazione presso l'Authority di Venezia. Se approvata, l'iniziativa promette di riqualificare una storica area industriale ormai in disuso, restituendola alla piena operatività con una nuova missione: diventare un punto di riferimento per la logistica automotive e intermodale nel Nord Italia.



(Sito) Ansa

Genova, Voltri

Marittimo cade dentro nave davanti porto Genova, è grave

Infortunio sul lavoro questa mattina a bordo della portacontainer Emilia, nel porto di Genova. Un marittimo di 35 anni è rimasto gravemente ferito dopo essere caduto. Ancora da chiarire la dinamica. Il marittimo è stato soccorso dai colleghi che hanno dato l'allarme. La nave nel frattempo non potendo aspettare i soccorsi in mare a causa delle onde alte più di quattro metri è entrata nello scalo e si trova ora ormeggiata a Calata Bettolo. Sul posto stanno operando vigili del fuoco, 118 e capitaneria di porto che stanno cercando di recuperare il ferito che è cosciente.



(Sito) Ansa

Marittimo cade dentro nave davanti porto Genova, è grave



11/22/2024 11:32

infortunio sul lavoro questa mattina a bordo della portacontainer Emilia, nel porto di Genova. Un marittimo di 35 anni è rimasto gravemente ferito dopo essere caduto. Ancora da chiarire la dinamica. Il marittimo è stato soccorso dai colleghi che hanno dato l'allarme. La nave nel frattempo non potendo aspettare i soccorsi in mare a causa delle onde alte più di quattro metri è entrata nello scalo e si trova ora ormeggiata a Calata Bettolo. Sul posto stanno operando vigili del fuoco, 118 e capitaneria di porto che stanno cercando di recuperare il ferito che è cosciente.

Luna park a ponte Parodi: le date dell'edizione 2024/2025

La manifestazione si svolgerà dal 29 novembre 2024 al 19 gennaio 2025. Il luna park invernale sarà nuovamente a Ponte Parodi, come già avvenuto lo scorso anno e anche in occasione della versione estiva. Dopo l'ok dell' **autorità portuale** emergono nuovi dettagli e si avvicina anche il periodo per l'allestimento. Le date del luna park invernale. Nella determina dirigenziale relativa alla concessione demaniale dell'area, infatti, viene spiegato che la manifestazione si svolgerà dal 29 novembre 2024 al 19 gennaio 2025. Le operazioni per l'allestimento sono già iniziate e andranno avanti fino al 28 novembre, quelle di smontaggio inizieranno poi il 20 gennaio e andranno avanti fino al 24 gennaio. Il canone è di circa 96mila euro con un deposito cauzionale di 190mila euro e un'imposta di registro di circa 1.900 euro. I numeri delle ultime edizioni. Il Luna Park era stato allestito a Ponte Parodi sia lo scorso inverno, quando aveva registrato un totale di 280mila presenze, che la scorsa estate con circa 170mila presenze. L'area era stata scelta in sostituzione di quella storica di piazzale Kennedy, coinvolto dai lavori del waterfront di levante. Continua a leggere le notizie di GenovaToday e segui le nostre pagine Facebook e Instagram.



Vento forte e sole, ecco le previsioni per il fine settimana di 3BMeteo

Giovedì l'alta pressione si indebolisce parzialmente, favorendo l'ingresso di correnti più umide responsabile di un rapido aumento della nuvolosità dal pomeriggio LA WEBCAM PUNTATA SU PORTOFINO E LE IMMAGINI IN 4K DI PRIMOCANALE - GUARDA QUI IL PORTO DI GENOVA LIVE NEL MONDO CON PORTVIEW - GUARDA QUI Venerdì torna il cielo sereno: le previsioni Un campo di alte pressioni abbraccia la Regione garantendo tempo stabile ed assoluto ovunque. Nello specifico su Riviera di ponente Riviera centrale Riviera di levante Alpi e sull'Appennino cieli in prevalenza sereni o poco nuvolosi per l'intera giornata. Venti tesi settentrionali in rotazione ai quadranti nord-occidentali; Zero termico nell'intorno di 1750 metri. Mar Ligure di Ponente e Mar Ligure di Levante da molto agitato a agitato. Sabato ancora con qualche nube dal pomeriggio: le previsioni Un campo di alte pressioni abbraccia la Regione garantendo tempo stabile e soleggiato, salvo qualche innocuo annuvolamento in arrivo serale. Nello specifico sulla Riviera di ponente cieli in prevalenza poco nuvolosi, ma con nubi in aumento serale, fino a cieli nuvolosi o molto nuvolosi, foriere di deboli piogge; su Riviera centrale e Alpi cieli inizialmente poco o parzialmente nuvolosi ma con nuvolosità in aumento a partire dal pomeriggio; su Riviera di levante e sull'Appennino cieli in prevalenza sereni o poco nuvolosi seppur con nubi in aumento serale fino a cieli nuvolosi o molto nuvolosi. Venti deboli dai quadranti sud occidentali in rotazione ai quadranti sud-orientali; Zero termico nell'intorno di 1450 metri. Mar Ligure di Ponente da molto mosso a mosso; Mar Ligure di Levante molto mosso.



Incidente sul lavoro su nave portacontainer a largo del porto di Genova

Un incidente sul lavoro è avvenuto questa mattina sulla nave portacontainer Emilia, a sette miglia nautiche dal porto di Genova. Un marittimo al lavoro sul ponte dell'imbarcazione da 120 metri sarebbe caduto per diversi metri per cause ancora in fase di accertamento. Al momento i sanitari del 118 stanno lavorando per intervenire sull'imbarcazione e soccorrere l'uomo. La nave è ormeggiata e l'ambulanza ha raggiunto calata Bettolo. (Notizia in aggiornamento).



Ente Bacini, Ameri: "Un super bacino per crescere, ci apriamo alla città"

di Elisabetta Biancalani La richiesta di un super bacino per accogliere le grandi navi, che il mercato chiede con forza, e poi una grande volontà di aprirsi alla città, ai genovesi, con open day e iniziative che facciano conoscere il settore delle riparazioni navali: del resto Ente Bacini il prossimo anno spegnerà ben 100 candeline con tante iniziative. La nuova presidente, Daniela Ameri, si racconta a Primocanale e racconta soprattutto un settore in continua crescita che porta lavoro, diretto e indotto. Una donna al vertice Intanto, Daniela Ameri, una donna al vertice di un settore come questo, all'interno del porto, non è scontato, si parla molto di quote rosa, spesso è difficile ottenerle, ma nel suo caso lei è arrivata intanto a questa nomina dopo la tempesta giudiziaria che ha coinvolto anche l'ex Presidente di Ente Bacini, Mauro Vianello, fu nominata provvisoriamente al vertice come membro anziano del Consiglio, ma poi il Consiglio l'ha confermata ufficialmente presidente. Non è scontato e abbiamo anche aggiunto il quinto componente del Consiglio che è una donna, l'ingegner Tatiana Pais, docente del DITEM di Ingegneria Navale, quindi abbiamo tre donne su cinque consiglieri, quindi abbiamo rispettato in pieno le quote rosa e mi auguro di aver contribuito anche a questo. Il mercato chiede più spazi e un super bacino Partiamo da come sta andando il mercato per cui voi siete un riferimento Il mercato delle riparazioni navali sta andando molto bene, c'è molta richiesta, Ente Bacini sta lavorando intensamente, nel 2023 abbiamo avuto 135 navi ormeggiate per un totale di 4385 giorni occupati nelle nostre banchine, se avessimo altri ulteriori bacini sicuramente li riempiremmo. Quindi il mercato chiede più spazi e voi chiedete più spazi, sappiamo che il porto di Genova deve disegnare il nuovo piano regolatore **portuale**, ormai si è definito che sarà il nuovo presidente, che dovrà arrivare probabilmente nei primi mesi del 2025, ad avere questo incarico. Ente Baccini ha sempre chiesto più spazi e immagino che li continuerete a chiedere nell'occasione del nuovo piano regolatore **portuale**. Sì, Ente Bacini ha 5 grandi bacini, che devono essere anche riadattati, aggiustati, risistemati, ma soprattutto ha necessità di nuovi spazi, anche di una certa dimensione, perché teniamo conto che le navi ormai sono grandi, hanno dimensioni differenti, quindi noi siamo organizzati ma abbiamo necessità di crescere. A questo punto con la nuova diga che si sta costruendo noi contiamo e pensiamo che con il tombamento che ne seguirà noi potremo recuperare spazi, per costruire anche un nuovo super bacino, quindi ringraziamo naturalmente il Presidente della Regione Liguria Marco Bucci per aver portato questo progetto qua perché noi siamo fortemente a favore. Anche a ponente si parla di una vostra possibile espansione nella zona di Multedo, Prà, Sestri, non si sa ancora bene. Avete mire in quella zona? Noi siamo qui perché questo è il luogo del porto per le attività di questo genere, naturalmente siamo sempre pronti e disponibili a verificare



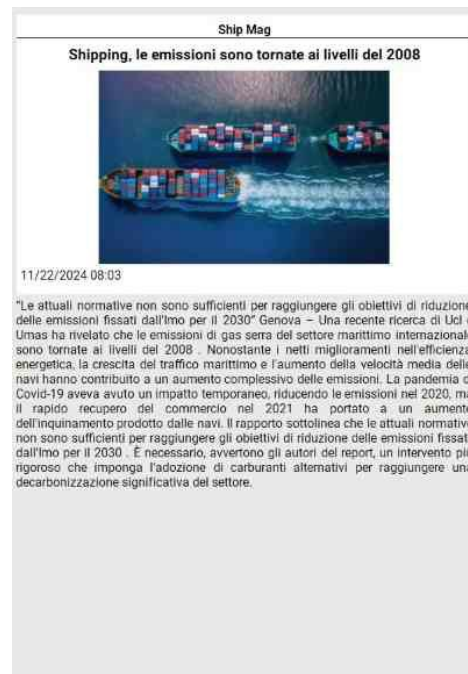
di Elisabetta Biancalani La richiesta di un super bacino per accogliere le grandi navi, che il mercato chiede con forza, e poi una grande volontà di aprirsi alla città, ai genovesi, con open day e iniziative che facciano conoscere il settore delle riparazioni navali: del resto Ente Bacini il prossimo anno spegnerà ben 100 candeline con tante iniziative. La nuova presidente, Daniela Ameri, si racconta a Primocanale e racconta soprattutto un settore in continua crescita che porta lavoro, diretto e indotto. Una donna al vertice Intanto, Daniela Ameri, una donna al vertice di un settore come questo, all'interno del porto, non è scontato, si parla molto di quote rosa, spesso è difficile ottenerle, ma nel suo caso lei è arrivata intanto a questa nomina dopo la tempesta giudiziaria che ha coinvolto anche l'ex Presidente di Ente Bacini, Mauro Vianello, fu nominata provvisoriamente al vertice come membro anziano del Consiglio, ma poi il Consiglio l'ha confermata ufficialmente presidente. Non è scontato e abbiamo anche aggiunto il quinto componente del Consiglio che è una donna, l'ingegner Tatiana Pais, docente del DITEM di Ingegneria Navale, quindi abbiamo tre donne su cinque consiglieri, quindi abbiamo rispettato in pieno le quote rosa e mi auguro di aver contribuito anche a questo. Il mercato chiede più spazi e un super bacino Partiamo da come sta andando il mercato per cui voi siete un riferimento Il mercato delle riparazioni navali sta andando molto bene, c'è molta richiesta, Ente Bacini sta lavorando intensamente, nel 2023 abbiamo avuto 135 navi ormeggiate per un totale di 4385 giorni occupati nelle nostre banchine, se avessimo altri ulteriori bacini sicuramente li riempiremmo. Quindi il mercato chiede più spazi e voi chiedete più spazi, sappiamo che il porto di Genova deve disegnare il nuovo piano regolatore portuale, ormai si è definito che sarà il nuovo presidente, che dovrà arrivare probabilmente nei primi mesi del 2025, ad avere questo incarico. Ente Baccini ha sempre chiesto più spazi e immagino che li continuerete a chiedere nell'occasione del nuovo piano regolatore portuale. Sì, Ente Bacini ha 5 grandi bacini, che devono essere anche riadattati, aggiustati, risistemati, ma soprattutto ha necessità di nuovi spazi, anche di una certa dimensione, perché teniamo conto che le navi ormai sono grandi, hanno dimensioni differenti, quindi noi siamo organizzati ma abbiamo necessità di crescere. A questo punto con la nuova diga che si sta costruendo noi contiamo e pensiamo che con il tombamento che ne seguirà noi potremo recuperare spazi, per costruire anche un nuovo super bacino, quindi ringraziamo naturalmente il Presidente della Regione Liguria Marco Bucci per aver portato questo progetto qua perché noi siamo fortemente a favore. Anche a ponente si parla di una vostra possibile espansione nella zona di Multedo, Prà, Sestri, non si sa ancora bene. Avete mire in quella zona? Noi siamo qui perché questo è il luogo del porto per le attività di questo genere, naturalmente siamo sempre pronti e disponibili a verificare

in altre zone. In aggiunta, ha sempre detto Bucci, non in sostituzione Qui abbiamo le aziende di riparazione navale, sarebbe una complicazione, però come sempre siamo disponibili. Intendo che se vi dessero i tombamenti dopo la realizzazione della diga eppure più spazi a Ponente sareste ben contenti? Il più si calcola sempre meglio, si calcola sempre bene, il più va sempre bene. Un grande sforzo per la sostenibilità ambientale A proposito della vostra permanenza qui: negli anni passati a volte è stata messa un po' in discussione, poi appunto Bucci ha sempre ribadito "da lì non se ne vanno", però c'è sempre stato un rapporto a volte un po' conflittuale con i residenti della zona qui intorno, abbiamo Carignano. Pensa che sia arrivato il momento di una tregua con la città o più che una tregua di una comprensione di quello che è il vostro ruolo e anche il vostro sforzo di essere sempre più ambientalmente compatibili, se mi consente di disturbare almeno possibile? Intanto ci tengo a dire che noi abbiamo veramente grandissimi e ottimi rapporti con la città, dal punto di vista dell'**Autorità portuale**, delle istituzioni, abbiamo ottimi rapporti consolidati anche con l'ammiraglio Seno e con il sub commissario Benedetti, con tutti gli amministratori pubblici, con le imprese e con i lavoratori, questo è fondamentale. Il lavoro c'è, viene svolto molto bene e quindi questo dà anche sicurezza per il futuro alle nostre imprese che sono 80 con un indotto di 2.700 tra diretti e indiretti, quindi siamo una realtà che dà lavoro, siamo potenti, forti e questo va considerato. Naturalmente siamo nel cuore della città, quindi ci sta che ci sia qualche problema sul disturbo, però abbiamo lavorato in questo periodo per la sostenibilità ambientale, abbiamo fatto investimenti per oltre 14 milioni per portare la società ad un livello di rumori accettabili, di acque e reflui che naturalmente devono essere pulite, di sistemazione, di soluzioni nell'ottica di una convivenza ambientale pacifica, tutti i lavori di sabbiatura vengono fatti in un certo modo per cui non si fanno quando c'è molto vento, abbiamo anche lavorato proprio sulla parte di mobilità sostenibile, abbiamo ampliato il nostro numero di posteggi, quindi abbiamo fatto veramente un grosso lavoro e stiamo portando avanti tutta questa operazione. Sono tutte soluzioni che stiamo trovando e sulle quali stiamo lavorando, proprio anche a seguito di una positività della società, perché la società è in attivo in questo momento, ha un bilancio di positività, quindi si possono fare investimenti, si può crescere, e si possono migliorare tutte le varie situazioni anche e soprattutto di sostenibilità ambientale, che è il nostro primario obiettivo. Quindi è questo un po' il messaggio che lei lancia ai genovesi, cioè lei dice creiamo lavoro, investiamo sulla sostenibilità ambientale, quindi non c'è motivo di essere in contrasto Ma direi proprio di no, perché naturalmente si sta avanzando e ci si sta adoperando per migliorare sempre di più il cold ironing, noi siamo la prima società nel porto che sta utilizzando dal 2006 il cold ironing. Quindi è l'elettrificazione, non inquinare con i fumi, ma attaccarsi alla corrente per le lavorazioni Fumi e rumori, entrambe le cose, quindi noi diamo la disponibilità alle navi che vengono qua di poter allacciarsi alla rete elettrica, stiamo anche implementando la potenza della rete elettrica, quindi stiamo facendo una serie di operazioni, stiamo ormai avanzando da tempo per migliorare le condizioni. Quindi diciamo alla cittadinanza: guardateci perché miglioriamo,

anzi aggiungo, guardateci perché vi invitiamo qua. Tanti open day nel centenario per accogliere i cittadini E' già successo peraltro, di recente c'è stato un open day in cui i cittadini hanno potuto visitare queste aree, noto che c'è sempre interesse quando le persone hanno la possibilità di accedere al porto, che per necessità anche di sicurezza è chiuso, però quando gli si dà la possibilità i cittadini arrivano. Peraltro, festeggiate nel 2025 i 100 anni, quindi è solo una delle tante iniziative che farete immagino Sì, siamo orgogliosi di questa bella società, di questi bei lavoratori, belle maestranze, belle imprese che investono qui, che rimangono qui e che danno lavoro, questo è fondamentale, importante. Bella società anche per l'archeologia industriale che ha, perché questi bacini sono storia del porto. E' stato costruito dalla Fincantieri ma poi portato qua, il REX, ricordiamoci di queste cose, il REX è stato risistemato, 11 mesi di lavorazione, aggiustato ed è partito da qua per il mondo. Quindi, ricordiamoci queste cose, è un patrimonio della città, noi vogliamo che sia aperto a tutti i cittadini che possano venire durante gli Open Day, ne faremo molti a partire dal febbraio, marzo, faremo il centenario verso questo periodo nel 2025 e da lì in poi avremo molte iniziative tra cui Open Day piuttosto ravvicinati per dare a tutti la possibilità di vedere questo spettacolo, una nave quando è dentro un bacino a secco, quindi guardarla da sotto, vedere la chiglia, immaginare che cosa vuol dire, è uno spettacolo veramente incredibile. Ricordiamoci, siamo una città di mare, siamo un porto, siamo una città di navi, le navi sono la nostra bellezza, sono quelle che girano per il mondo, e i bambini, le scolaresche, i cittadini dovrebbero vedere che cos'è, lo spettacolo di una nave anche nella sua parte più nuda, quando viene rimessa a posto, quando viene riabbellita, quando è curata, un ospedale delle navi, quindi tutto questo mondo viene aperto e fatto scoprire alle nuove generazioni. Si era parlato di una passeggiata che potesse percorrere questa zona, ovviamente non all'interno ma al lato, per collegare la zona del nuovo waterfront con il Porto Antico, c'era stato un po' di frizione da parte di Ente Bacini, se n'è più parlato di questo progetto? Non se n'è più parlato, ma vogliamo che questa zona sia aperta alla città pur nella sicurezza, nel rispetto del lavoro, con tutte le misure e le accortezze necessarie, non è un problema insormontabile. Tunnel subportuale, Ente bacini aveva fatto un accordo con Autostrade per poter ospitare le aziende interferite dai lavori, peraltro aveva chiesto anche la zona delle ex Lavanderie industriali per ampliare gli spazi e, appunto, ospitare queste aziende. Sta andando avanti tutto questo? Sta andando avanti con la nostra attenzione, grande e massima disponibilità verso le aziende che hanno necessità di spazi, serenamente. Non ci siamo ancora visti, ma quando Autostrade vorrà incontrarci noi siamo disponibili. Abbiamo dimenticato qualcosa? Direi che cent'anni di una casa, un ospedale, affettuosamente lo chiamiamo così, delle navi, è un'occasione splendida per ricordarsi che questa è una città di porto, una città di mare, dove alloggia il bagaglio più bello che è servito a Colombo per attraversare il mare e andare a scoprire nuove terre e a noi per riconoscere chi siamo, le nostre origini, il nostro mondo, e respirare questo mare legato agli strumenti e alla bellezza delle navi che lo solcano.

Shipping, le emissioni sono tornate ai livelli del 2008

"Le attuali normative non sono sufficienti per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni fissati dall'Imo per il 2030" **Genova** - Una recente ricerca di Ucl e Umas ha rivelato che le emissioni di gas serra del settore marittimo internazionale sono tornate ai livelli del 2008. Nonostante i netti miglioramenti nell'efficienza energetica, la crescita del traffico marittimo e l'aumento della velocità media delle navi hanno contribuito a un aumento complessivo delle emissioni. La pandemia di Covid-19 aveva avuto un impatto temporaneo, riducendo le emissioni nel 2020, ma il rapido recupero del commercio nel 2021 ha portato a un aumento dell'inquinamento prodotto dalle navi. Il rapporto sottolinea che le attuali normative non sono sufficienti per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni fissati dall'Imo per il 2030. È necessario, avvertono gli autori del report, un intervento più rigoroso che imponga l'adozione di carburanti alternativi per raggiungere una decarbonizzazione significativa del settore.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Si avvicina lo smantellamento della vecchia diga di Genova

Porti Dovrebbero cominciare a gennaio, affidate alla motobetta Stella della campana Cem, le operazioni di salpamento e spostamento delle scogliere di protezione di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Con sei e tre mesi di ritardo sugli ultimi cronoprogrammi disponibili (quello ufficiale del febbraio 2024 e quello ufficioso di maggio scorso), a gennaio dovrebbero cominciare le operazioni di salpamento relative ai lavori di realizzazione della nuova diga foranea di **Genova**. Si tratta dell'operazione per cui, man mano che i cassoni dell'opera nuova vengono posati (quattro quelli al momento collocati, sui 105 previsti in caso venga approvata la variante di accorpamento delle due Fasi A e B; la Fase A, al momento l'unica approvata e appaltata, prevede 93 cassoni), si cominciano a rimuovere le scogliere di protezione della diga foranea esistente, per spostarle a protezione di quella nuova. In un momento successivo, una volta demolita la vecchia diga, sono previsti anche il salpamento e il riutilizzo dei materiali che ne costituiscono lo scanno di imbasamento. La notizia dell'avvio del salpamento è contenuta in una ordinanza della Capitaneria di porto genovese, che dà conto, da una parte, di un ampliamento dell'area di cantiere, e, dall'altro, dell'inserimento nell'elenco dei mezzi in uso all'appaltatore Pergenova Breakwater della motobetta Stella, unità appartenente alla società campana Cem Spa. Pochi giorni fa la lista era stata allargata anche al San Giuseppe Primo, aggiunto da Pergenova alle unità impegnate nella realizzazione delle colonne di ghiaia (necessarie al consolidamento dei fondali) "per riallineare - aveva spiegato l'Autorità di sistema portuale - il cronoprogramma" dei lavori in grave ritardo. Il consolidamento dei fondali, spiegava il bilancio preventivo 2025 approvato poche settimane fa dall'ente, era a fine ottobre al 15,9%, quando secondo i cronoprogrammi summenzionati avrebbe dovuto essere al 65% o al 34%, a seconda che si consideri l'ultimo cronoprogramma ufficiale o quello ufficioso di qualche mese successivo.

A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY. SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Porti Dovrebbero cominciare a gennaio, affidate alla motobetta Stella della campana Cem, le operazioni di salpamento e spostamento delle scogliere di protezione di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Con sei e tre mesi di ritardo sugli ultimi cronoprogrammi disponibili (quello ufficiale del febbraio 2024 e quello ufficioso di maggio scorso), a gennaio dovrebbero cominciare le operazioni di salpamento relative ai lavori di realizzazione della nuova diga foranea di Genova. Si tratta dell'operazione per cui, man mano che i cassoni dell'opera nuova vengono posati (quattro quelli al momento collocati, sui 105 previsti in caso venga approvata la variante di accorpamento delle due Fasi A e B; la Fase A, al momento l'unica approvata e appaltata, prevede 93 cassoni), si cominciano a rimuovere le scogliere di protezione della diga foranea esistente, per spostarle a protezione di quella nuova. In un momento successivo, una volta demolita la vecchia diga, sono previsti anche il salpamento e il riutilizzo dei materiali che ne costituiscono lo scanno di imbasamento. La notizia dell'avvio del salpamento è contenuta in una ordinanza della Capitaneria di porto genovese, che dà conto, da una parte, di un ampliamento dell'area di cantiere, e, dall'altro, dell'inserimento nell'elenco dei mezzi in uso all'appaltatore Pergenova Breakwater della motobetta Stella, unità appartenente alla società campana Cem Spa. Pochi giorni fa la lista era stata allargata anche al San Giuseppe Primo, aggiunto da Pergenova alle unità impegnate nella realizzazione delle colonne di ghiaia (necessarie al consolidamento dei fondali) "per riallineare - aveva spiegato l'Autorità di sistema portuale - il cronoprogramma" dei lavori in grave ritardo. Il consolidamento dei fondali, spiegava il bilancio preventivo 2025 approvato poche settimane fa dall'ente, era a fine ottobre al 15,9%, quando secondo i cronoprogrammi summenzionati avrebbe dovuto essere al 65% o al 34%, a seconda che si consideri l'ultimo cronoprogramma ufficiale o quello ufficioso di qualche mese successivo.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Noli in leggera flessione. Ma sulla linea Shanghai-Genova aumentano del 3%

Le quotazioni fra Shanghai e Los Angeles sono scese invece del 5% a 4.488 dollari, mentre tra Shanghai e New York sono rimaste stabili a circa 5.210 dollari. Il World Container Index elaborato da Drewry, che monitora i noli container sulle otto principali rotte da e per Stati Uniti, Europa e Asia, è diminuito dell'1% nell'ultima settimana, attestandosi a 3.413 dollari/feu (3.264 euro). L'indice è attualmente superiore del 147% rispetto al livello dell'anno scorso, mentre la media annua di 3.980 dollari è del 39,74% superiore a quella degli ultimi dieci anni, attestata a 2.848 dollari. I noli tra Shanghai e **Genova** sono aumentati del 3% a 4.520 dollari mentre sulle linee tra Shanghai e Rotterdam sono aumentati dell'1% a 4.071 dollari. Le quotazioni fra Shanghai e Los Angeles sono scese invece del 5% a 4.488 dollari, mentre tra Shanghai e New York sono rimaste stabili a circa 5.210 dollari. Per quanto riguarda i collegamenti tra Rotterdam e New York, i noli sono aumentati dell'1% a 2.672 dollari. Guardando alla prossima settimana, Drewry prevede che i tassi rimarranno stabili.

The Medi Telegraph

Noli in leggera flessione. Ma sulla linea Shanghai-Genova aumentano del 3%



11/22/2024 12:11

Le quotazioni fra Shanghai e Los Angeles sono scese invece del 5% a 4.488 dollari, mentre tra Shanghai e New York sono rimaste stabili a circa 5.210 dollari. Il World Container Index elaborato da Drewry, che monitora i noli container sulle otto principali rotte da e per Stati Uniti, Europa e Asia, è diminuito dell'1% nell'ultima settimana, attestandosi a 3.413 dollari/feu (3.264 euro). L'indice è attualmente superiore del 147% rispetto al livello dell'anno scorso, mentre la media annua di 3.980 dollari è del 39,74% superiore a quella degli ultimi dieci anni, attestata a 2.848 dollari. I noli tra Shanghai e Genova sono aumentati del 3% a 4.520 dollari mentre sulle linee tra Shanghai e Rotterdam sono aumentati dell'1% a 4.071 dollari. Le quotazioni fra Shanghai e Los Angeles sono scese invece del 5% a 4.488 dollari, mentre tra Shanghai e New York sono rimaste stabili a circa 5.210 dollari. Per quanto riguarda i collegamenti tra Rotterdam e New York, i noli sono aumentati dell'1% a 2.672 dollari. Guardando alla prossima settimana, Drewry prevede che i tassi rimarranno stabili.

Camera di commercio: al terminal cruise le scuole premiate per Storie di alternanza

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 4 minuti LA SPEZIA Si sono svolte questa mattina al Terminal Crociere del Porto della Spezia, nell'ambito del Festival Orientamenti le premiazioni delle scuole superiori della Spezia che hanno partecipato alla VII^a edizione del Premio 'Storie di alternanza.' Il premio è promosso dalle Camere di commercio italiane e da Unioncamere per valorizzare le esperienze di alternanza realizzate grazie alla collaborazione tra istituti scolastici, studenti e imprese ospitanti. La Camera di Commercio Riviera di Liguria ha aderito all'iniziativa per la terza volta coinvolgendo le scuole superiori della Spezia, di Savona e di Imperia raccogliendo, in tutto, 17 proposte. 'La scuole - ha spiegato Paolo Figoli, membro di giunta della Camera di commercio hanno raccontato le loro storie di alternanza attraverso video realizzati dagli studenti. Come Camera abbiamo stanziato premi in denaro destinati per gli istituti del territorio che si sono distinti a livello provinciale salendo sul podio dei primi tre classificati per ciascuna categoria. L'alternanza scuola lavoro - ricorda - è una delle funzioni assegnate agli enti camerali in quanto cerniera tra mondo della scuola e mercato del lavoro. In

questo contesto - sottolinea il Premio conferisce un valore, tutt'altro che simbolico, all'impegno messo in campo dagli studenti, dagli insegnanti e dai tutori aziendali. Fondamentale, per i giovani, cominciare a maturare esperienze lavorative già durante gli studi grazie alla disponibilità e alla collaborazione delle aziende del territorio'. L'ente camerale, per l'iniziativa, ha istituito una commissione di valutazione composta da membri propri e da rappresentanti dell'Ufficio scolastico regionale e di Alfa Liguria (Agenzia regionale per il lavoro, la formazione, l'accreditamento). I vincitori e la descrizione della loro storia di alternanza Ad aggiudicarsi il 1° premio (600 euro) per la categoria Istituti Tecnici a livello regionale, è stato l'Istituto superiore Fossati-Da Passano con il progetto dal titolo 'Realizzazione di un bot telegram guidato dall'intelligenza artificiale'. Il progetto si è dedicato allo sviluppo e all'utilizzo di diversi software che, partendo da una immagine e da una serie di informazioni, sfruttano l'intelligenza artificiale attraverso il riconoscimento delle immagini stesse con la capacità di fornire delle risposte. Gli studenti hanno collaborato con l'impresa Globant che supporta le aziende nella crescita tecnologica e digitale. Nella categoria Licei ad aggiudicarsi il 1° e il 2° premio a livello regionale (rispettivamente 600 e 500 euro), sono stati l'Istituto superiore 'Cardarelli e il Liceo Scientifico 'Pacinotti'. Cardarelli sul podio con il video dal titolo ' coSTART', progetto di PCTO (Percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento) durante il quale i ragazzi hanno collaborato con l'impresa Costa Group che progetta, realizza e installa arredi per la ristorazione: gli studenti si sono confrontati con il team di architetti e progettisti dell'azienda visitando lo spazio dedicato alla lavorazione dei materiali. Pacinotti sul podio con il



Port Logistic Press

La Spezia

video 'Swap Party Levanto 2024 ', durante il quale gli studenti hanno organizzato attività di sensibilizzazione verso la cittadinanza attraverso lo scambio di abiti usati in un contesto di riciclo e di economia circolare, destinando i capi invenduti a enti no profit che operano sul territorio. In particolare i ragazzi si sono occupati di promuovere l'iniziativa, creando brand, loghi e video pubblicitari, trovando i locali e occupandosi della gestione e dei rapporti con il pubblico. Nella categoria ITS Academy, ad aggiudicarsi il 1° premio (600 euro) a livello regionale è stata la ' Fondazione I.T.S. Academy La Spezia per il Made in Italy ', con il video dal titolo 'WI-FIRE'. Si tratta di un progetto realizzato nell'ambito del tirocinio curriculare, durante il quale gli studenti hanno collaborato con l'azienda Si.Te.Mar che opera nel settore dell'installazione di impianti antincendio, migliorando la manutenzione e l'utilizzo di un sistema di prevenzione incendio che viene installato principalmente sulle imbarcazioni. Le quattro scuole spezzine vincitrici del premio regionale sono ora in lizza per partecipare alle selezioni nazionali. Se approderanno all'appuntamento finale del Premio 'Storie di Alternanza 2024' lo si conoscerà in occasione del Salone Job Orienta in calendario a Verona dal 27 al 30 novembre. In questa occasione la Fondazione I.T.S Academy La Spezia per il Made in Italy riceverà la menzione speciale nazionale per la Si.Te.Mar. quale tutor d'eccellenza aziendale . L'incontro ha previsto anche un momento dedicato all'orientamento con un approfondimento dal titolo 'L'orientamento come bussola per il mercato del lavoro' a cura di Olivia Zocco , responsabile Ufficio Orientamento al Lavoro della Camera di Commercio Riviera di Liguria. Hanno consegnato i Premi Paolo Figoli , membro di giunta della Camera di Commercio, Gloria Rossi dell'Ufficio Scolastico Provinciale e Matilde Mosca di Alfa Liguria. Nella foto con il Presidente Roberto Sgherri gli studenti della Fondazione I.T.S Academy La Spezia per il Made in Italy ritirano il premio nel salone del Terminal Crociere della Società Spezia Carrara cruise terminal. Nelle foto le tre classi sul podio (dall'alto in basso): Fossati-Da Passano, Cardarelli e Scientifico Pacinotti

"CONTAINART - Dal Porto alla Città", dal 22 novembre al 2 dicembre la mostra promossa da TCR

(AGENPARL) - ven 22 novembre 2024 Dal link sono scaricabili due foto



*https://ufficiostampa.comune.ra.it/nl/pmu9gs/wh53s2/yлуqs4/uf/3/aHR0cHM6Ly9jbG91ZC5jb211bmUucmEuaXQvb3duY2xvdWQvcy9CR3l5eUdaUnVjTnBnblg?_d=9AL&_c=58220eea [1] **"CONTAINART - Dal Porto alla Città"**, dal 22 novembre al 2 dicembre la mostra promossa da TCR che valorizza la relazione tra lo scalo portuale e **Ravenna** nelle vetrine del centro storico* **"CONTAINART - Dal Porto alla Città"** è un progetto artistico che attraverso le visioni di Diego Cusano, celebre artista, conosciuto come "Fantasy Research", punta a valorizzare la percezione del **porto** e a rafforzare il legame con la comunità cittadina attraverso l'arte. La mostra è promossa da TCR (Terminal Container **Ravenna**) che intende così portare la magia del **porto** e la visione dei container direttamente nelle vie di **Ravenna**. Le opere saranno esposte nelle vetrine degli esercenti aderenti da **venerdì 22 novembre a lunedì 2 dicembre**.* "Si tratta di una bellissima iniziativa che valorizza la relazione tra **porto** e città - afferma l'assessora al **Porto** Annagiulia Randi. Da tempo TCR porta avanti azioni di sensibilizzazione della cittadinanza circa la realtà portuale anche attraverso attività didattiche rivolte ai bambini delle nostre scuole. Con questa mostra, grazie alla collaborazione con Spasso in **Ravenna**, il **porto**, attraverso un'accattivante rappresentazione del container, entra nelle vetrine del nostro centro storico. Non possiamo che vedere con favore e incoraggiare questo tipo di iniziative che permettono alla cittadinanza di entrare in contatto con l'importantissima realtà economica che rappresenta il **porto** per la nostra città ed assumono così anche un valore sociale oltre che economico". Diego Cusano è un artista rinomato per il suo approccio innovativo e la sua capacità di trasformare la realtà quotidiana in mondi fantastici. Le sue opere, che spesso combinano elementi realistici con dettagli surreali, invitano gli osservatori a vedere il mondo con occhi nuovi. In CONTAINART, Cusano ha creato una serie di illustrazioni che reinterpretano il **Porto di Ravenna** e il terminal container in modo immaginativo e suggestivo. Le illustrazioni saranno presentate nelle vetrine dei negozi del centro città, grazie al sostegno dell'assessorato al **Porto** del Comune e del Comitato 'Spasso in **Ravenna**', che sostiene le iniziative del centro storico della città, poi saranno esposte permanentemente presso gli uffici di TCR - Terminal Container **Ravenna**. La scelta nasce dalla volontà di portare il **porto**, una delle principali arterie economiche di **Ravenna**, direttamente tra le persone, favorendo un incontro quotidiano tra la vita portuale e quella urbana. Attraverso l'arte, si desidera che i cittadini riscoprano il **porto** non solo come un luogo di lavoro e commercio, ma anche come fonte di

ispirazione e bellezza. Con CONTAINART, il porto di Ravenna non è mai stato così vicino alla città





Porto e centro di Ravenna più vicini con Containart, una mostra di opere di Diego Cusano esposte in 22 negozi

"CONTAINART - Dal **Porto** alla Città" è un progetto artistico che attraverso le visioni dell'artista Diego Cusano, conosciuto come "Fantasy Research", punta a valorizzare la percezione del **porto** e a rafforzare il legame dello scalo di **Ravenna** con la comunità cittadina attraverso l'arte. La mostra è promossa da TCR (Terminal Container **Ravenna**) che intende così portare la magia del **porto** e la visione dei container direttamente nelle vie di **Ravenna**. Le opere realizzate da Diego Cusano - una cinquantina - saranno esposte nelle vetrine dei 22 esercenti aderenti da venerdì 22 novembre a lunedì 2 dicembre. Foto 3 di 3 "Si tratta di una bellissima iniziativa che valorizza la relazione tra **porto** e città - afferma l'assessora al **Porto** Annagiulia Randi. - Da tempo TCR porta avanti azioni di sensibilizzazione della cittadinanza circa la realtà portuale anche attraverso attività didattiche rivolte ai bambini delle nostre scuole. Con questa mostra, grazie alla collaborazione con Spasso in **Ravenna**, il **porto**, attraverso un'accattivante rappresentazione del container, entra nelle vetrine del nostro centro storico. Non possiamo che vedere con favore e incoraggiare questo tipo di iniziative che permettono alla cittadinanza di entrare in contatto con l'importantissima realtà economica che rappresenta il **porto** per la nostra città ed assumono così anche un valore sociale oltre che economico". "**Ravenna** ha cominciato a capire l'importanza del suo **porto** e ad aprire gli occhi su questa realtà. - ha aggiunto Randi - Con questa iniziativa vogliamo rafforzare l'identità di **Ravenna** come città portuale." Giannantonio Mingozi presidente di TCR ha sottolineato come il container sia uno strumento essenziale per lo scambio di merci a livello internazionale, considerando che gran parte dei prodotti che troviamo sugli scaffali di negozi e centri commerciali sono trasportati su container. Ma il contenitore in sé è una scatola non troppo bella da vedere e fredda da comunicare. Con le opere di Diego Fusaro si è tentata perciò un'operazione simpatia, trasformando i container di volta in volta in 50 cose diverse: un grammofono, una fisarmonica, un robot, un contenitore di profumo, il pendaglio di una giraffa anziché di una gru. E così via. Diego Cusano è un artista rinomato per il suo approccio innovativo e la sua capacità di trasformare la realtà quotidiana in mondi fantastici. Le sue opere, che spesso combinano elementi realistici con dettagli surreali, invitano gli osservatori a vedere il mondo con occhi nuovi. In CONTAINART, Cusano ha creato una serie di illustrazioni che reinterpretano il **Porto** di **Ravenna** e il terminal container in modo immaginativo e suggestivo, dando appunto nuova vita e trasfigurando i container. Le illustrazioni saranno presentate nelle vetrine dei negozi del centro città, grazie al sostegno dell'assessorato al **Porto** del Comune e del Comitato 'Spasso in **Ravenna**', che sostiene le iniziative del centro storico della città, poi saranno esposte permanentemente



presso gli uffici di TCR - Terminal Container **Ravenna**. La scelta nasce dalla volontà di portare il **porto**, una delle principali arterie economiche di **Ravenna**, direttamente tra le persone, favorendo un incontro quotidiano tra la vita portuale e quella urbana. Attraverso l'arte, si desidera che i cittadini riscoprano il **porto** non solo come un luogo di lavoro e commercio, ma anche come fonte di ispirazione e bellezza.

A Ferrara un convegno su Imprese, Banche, Università: energie per la crescita. Patuelli (Abi): Sulla linea ferroviaria occorre guardare al futuro

Il Presidente dell' Abi (Associazione Bancaria Italiana) e della Cassa di **Ravenna**, Antonio Patuelli , nel convegno su "Imprese, Banche, Università: energie per la crescita" svoltosi nella mattina del 22 novembre all'Auditorium Santa Lucia dell'Università di Ferrara (e promosso dalla Camera di Commercio di Ferrara e **Ravenna**) ha dichiarato: "Abbiamo una linea ferroviaria pensata e realizzata nel periodo pre-risorgimentale: speriamo che il nuovo Consiglio regionale agisca con forza sulla nostra possibilità di guardare al futuro. Non è ammissibile che la ferrovia che parte da Trieste e arriva a Bari non possa percorrere anche il più breve tragitto passando da Ferrara, **Ravenna** e Rimini. E la Zona logistica semplificata appena approvata può essere lo strumento per porre fine a questa situazione in cui la Romea è la Statale con il più alto numero di morti in Italia". Il messaggio iniziale del Presidente camerale Giorgio Guberti ha ricordato come "i numeri dei territori di Ferrara e **Ravenna** diano una grande opportunità soprattutto ai giovani e lo sviluppo atteso del **porto** di **Ravenna**, dove presto potranno arrivare tutte le navi del mondo, e l'approvazione della Zona Logistica Semplificata sono una grande opportunità da cogliere".

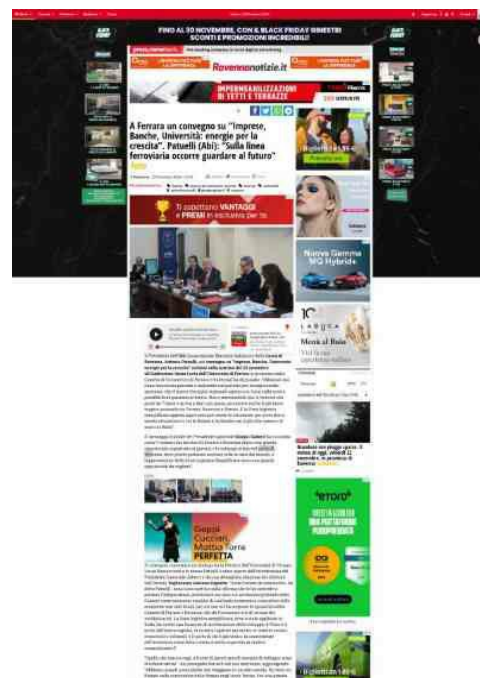


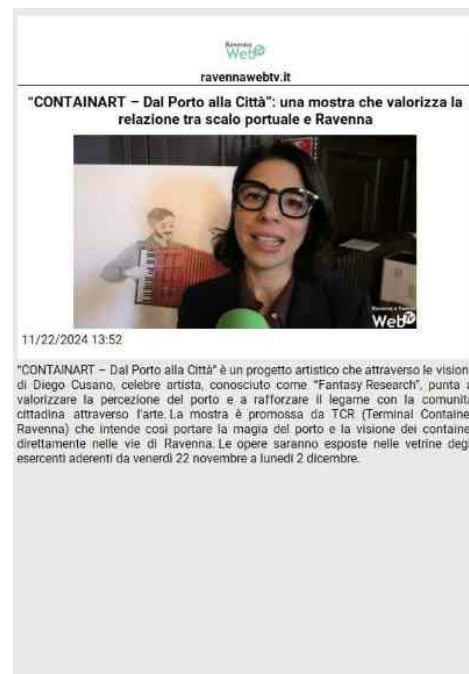
Foto 3 di 3 Il convegno, incentrato sul dialogo tra la Rettrice dell'Università di Ferrara Laura Ramacciotti e lo stesso Patuelli è stato aperto dall'introduzione del Presidente Camerale Guberti e da una dettagliata relazione del direttore dell'Istituto Tagliacarne Gaetano Esposito . "Sulle Camere di commercio -ha detto Patuelli- sono stato scettico sulla riforma che le ha costrette a perdere l'indipendenza provinciale ma sono un estimatore profondo delle Camere come momento cruciale di confronto economico costruttivo delle economie non solo locali, per cui non mi ha sorpreso lo spopolamento delle Camere di Ferrara e **Ravenna**, che dà l'occasione ora di cercare dei moltiplicatori. La Zona logistica semplificata, dove è stata applicata in Italia, ha svolto una funzione di accelerazione dello sviluppo, il **Porto** è il **porto** dell'intera regione, in termini logistici ma anche in termini sociali, economici e culturali, è il **porto** di chi è più vicino, la connessione dell'economia come della cultura è molto superiore ai confini amministrativi". "Quello che manca oggi, a fronte di questi grandi margini di sviluppo, sono le infrastrutture" - ha proseguito Patuelli nel suo intervento, aggiungendo- "Abbiamo grandi potenzialità che viaggiano in un altro secolo. Ho visto un filmato sulla costruzione della Romea negli anni Trenta. Era una grande strada per allora, quando le macchine erano pochissime. Dante è morto nel 1321 tornando da una ambasceria a Venezia, quando il Doge non gli fornì una nave per tornare e si è preso la malaria. Un secolo e mezzo dopo il Cardinale Bessarione da Venezia doveva tornare a Roma ed è morto nel tragitto tra Ferrara e **Ravenna**. Le famiglie nobili ravennati dell'Ottocento andavano al carnevale di Venezia per nave. Byron per tornare da Venezia e venire a **Ravenna**, passò

da Bologna. Pochi anni dopo Goethe nel suo 'Viaggio in Italia' va da Venezia a Malalbergo con una barchetta trainata da buoi sull'argine. Quando venne fatta la Romea, fu un'innovazione straordinaria e dopo ci fu solo solo una innovazione straordinaria, il tratto della superstrada Ferrara-Mare. Poi è finito tutto. Ma questa tra Ferrara e **Ravenna** non è mica una zona depressa in termini economici e sociali. Col nuovo consiglio regionale bisogna che tutti interloquiscano, la Romea è la strada statale italiana con il più alto numero di morti per chilometro. Dobbiamo chiedere alla Regione che ci sia una priorità e l'occasione della Zona Logistica semplificata. Ci sono migliaia di treni merci che partono dal **porto** di **Ravenna**. Perché i treni non percorrono la via più breve da Rimini a Ferrara? Quando vennero scoperte le ferrovie, dopo la Napoli-Portici, ogni staterello italiano costruì le sue. Lo Stato Pontificio decise di fare solo tre tratte ferroviarie: da Roma a Civitavecchia, la seconda da Roma ad Ancona e la terza da Ancona a Bologna. Penso che dobbiamo guardare anche al domani e non essere legati alle scelte pre-risorgimentali e organizzare meglio gli slot anche con l'intelligenza artificiale". Introdotta dal coordinatore del dibattito, il direttore della redazione di Ferrara del Resto del Carlino Cristiano Bendin, la Rettrice dell'Università di Ferrara Laura Ramacciotti ha confermato i numeri dell'Ateneo Estense come principale impresa del territorio: "Oggi contiamo 28 mila studenti iscritti -ha detto-, che diventano 30mila se includiamo i fuori corso, la crescita è stata significativa in particolare dal 2017-2018. I docenti sono 770, 600 sono i dipendenti del personale tecnico-amministrativo. Molte imprese hanno la necessità di avere conoscenza, per cui soprattutto dopo l'avvento della globalizzazione è partita una stagione che ci ha visti molto impegnati in termini di sostegno nell'economia della conoscenza. Personalmente, rispetto al modello che vorrebbe l'innovazione e la ricerca legate a triplice filo a impresa, Università e governo, ritengo che le banche siano il collante di tutti questi elementi perché il capitale umano cresce sulla base di una attività di investimento che solo le banche possono garantire. Aggiungo che è fondamentale nel percorso della conoscenza anche la formazione sulla figura imprenditoriale, perché ad oggi non vedo nei nostri giovani una spiccata predisposizione in questo senso". Patuelli, che aveva collaborato strettamente con l'ex Rettore dell'Università di Ferrara Antonio Rossi, ha ricordato come "negli anni prima della Prima guerra mondiale, l'Ateneo di Ferrara avesse poco più di 500 iscritti, poi nel 1986 ne aveva qualcosa più di 5.000 con cinque facoltà. Oggi l'Università di Ferrara ha superato i trentamila studenti". I lavori sono stati aperti dal Presidente camerale Giorgio Guberti: "L'obiettivo di questo evento - ha affermato - è stato quello di stimolare, attraverso il contributo di relatori così autorevoli, che ringrazio sentitamente per la loro disponibilità, la messa in campo di valori e la costruzione di network stabili sul territorio, soprattutto in un contesto, quale quello attuale, in cui la relazione e la collaborazione diventa necessaria per andare incontro alle mutate esigenze del sistema produttivo. Non dobbiamo temere di innovare, di misurarci con nuove sfide, di entrare in nuovi mercati, di creare nuove connessioni per mettere in rete la qualità e il talento: per farlo al meglio è necessario progettare, guidare il cambiamento. Occorre scommettere sulla ricerca, favorire

gli investimenti, indirizzare il lavoro nei settori di tecnologia più avanzata, con le ricadute più significative sulle filiere del nostro sistema. Rendere al più presto operativa la Zona Logistica Semplificata, ad esempio, avrebbe una ricaduta fondamentale sullo sviluppo dei nostri territori e del Paese. Essere competitivi oggi significa puntare su innovazione e ricerca, ecco che allora le sinergie diventano strategiche anche e soprattutto per attrarre e valorizzare giovani talenti di cui abbiamo tanto bisogno. Università, mondo economico e finanziario devono essere alleati per la competitività delle nostre imprese, la valorizzazione dei giovani e il benessere della comunità".

"CONTAINART - Dal Porto alla Città": una mostra che valorizza la relazione tra scalo portuale e Ravenna

"CONTAINART - Dal **Porto** alla Città" è un progetto artistico che attraverso le visioni di Diego Cusano, celebre artista, conosciuto come "Fantasy Research", punta a valorizzare la percezione del **porto** e a rafforzare il legame con la comunità cittadina attraverso l'arte. La mostra è promossa da TCR (Terminal Container Ravenna) che intende così portare la magia del **porto** e la visione dei container direttamente nelle vie di Ravenna. Le opere saranno esposte nelle vetrine degli esercenti aderenti da venerdì 22 novembre a lunedì 2 dicembre.



Ship Mag
Ravenna

Cts: "La nostra esperienza al servizio dell'intero settore per spostare ogni pezzo della produzione"

Da 25 anni a **Ravenna**, il gruppo Cts ha saputo ritagliarsi uno spazio d'eccezione nel segmento dei trasporti eccezionali, e la crescita dello scalo romagnolo aiuta l'azienda a guardare ancora più lontano. " La nostra azienda si occupa di trasporti eccezionali su gomma da sempre , e in questo arco di tempo abbiamo visto anche cambiare molto questo particolare pezzo di catena logistica. Anche perché è cambiata molto anche la produzione, così come si sono modificate le necessità delle industrie e degli scali di riferimento. Abbiamo avuto la capacità di guardarci intorno e di crescere anche su altri settori, e abbiamo unito il saper trasportare macchinari e materiali particolari, allo scarico e al posizionamento. Un'opzione in più che è diventata poi una branca stessa delle nostre attività, e che oggi non è solo complementare, ma centrale". Marco Melandri direttore generale di Cts , riassume il lavoro della spa ravennate, ma guarda anche al prossimo futuro. "Il nuovo presidente della regione, Michele De Pascale, essendo di **Ravenna** ed essendo stato a lungo sindaco qui, conosce bene i problemi e, soprattutto, le potenzialità del porto. Ci aspettiamo quindi che si possano avere presto ottime prospettive per crescere ancora, visto che è l'unico porto puramente commerciale di tutto l'Adriatico". Durante il 2024 Cts ha concluso anche il processo di fusione per l'incorporazione di Rbm e Sassuolgru, già partecipate al 100%, e che oggi allargano ulteriormente le capacità di lavoro del gruppo. "La crescita della nostra azienda è stata costante, anche perché, essendo una nicchia del settore, siamo riusciti pian piano ad acquisire competenze specifiche e autorevolezza. Le peculiarità del territorio italiano sono note. Se da un punto di vista naturalistico e panoramico, l'Italia è senza eguali, sul piano del trasporto è certamente un minus. Qui noi interveniamo, anche perché la produzione è spinta proprio dalle difficoltà logistiche a spostarsi verso la costa verso il trasporto marittimo . Non è banale spostare un impianto industriale, ma noi ormai sappiamo fare anche questo". Le capacità di Cts Con 98 assi semoventi e una capacità di carico che arriva anche a 3000 tonnellate, Cts vanta importanti servizi con il mondo dell'energia, vista anche la scelta nazionale e internazionale di puntare sull'elettrificazione. " Un aspetto importante lo sta avendo anche quello del nucleare , su cui lavoriamo da anni in partnership con Westinghouse Mangiarotti, tema che cresce di anno in anno e che può diventare davvero importante anche per l'economia nazionale". Dalle gru portuali ai moduli per le grandi infrastrutture, dai serbatoi agli impianti, Cts si presenta in grado di poter trasportare qualunque struttura anche complessa. "Stiamo sviluppando sempre di più anche le nostre capacità di trasportare moduli per le infrastrutture, come ad esempio le sezioni dei viadotti che vengono sostituiti in una sola notte, con interventi sempre più veloci e più grandi. Le attuali procedure richiedono tempistiche molto stringenti, e siamo ormai

Ship Mag

Cts: "La nostra esperienza al servizio dell'intero settore per spostare ogni pezzo della produzione"

11/22/2024 17:35

Da 25 anni a Ravenna, il gruppo Cts ha saputo ritagliarsi uno spazio d'eccezione nel segmento dei trasporti eccezionali, e la crescita dello scalo romagnolo aiuta l'azienda a guardare ancora più lontano. " La nostra azienda si occupa di trasporti eccezionali su gomma da sempre , e in questo arco di tempo abbiamo visto anche cambiare molto questo particolare pezzo di catena logistica. Anche perché è cambiata molto anche la produzione, così come si sono modificate le necessità delle industrie e degli scali di riferimento. Abbiamo avuto la capacità di guardarci intorno e di crescere anche su altri settori, e abbiamo unito il saper trasportare macchinari e materiali particolari, allo scarico e al posizionamento. Un'opzione in più che è diventata poi una branca stessa delle nostre attività, e che oggi non è solo complementare, ma centrale". Marco Melandri direttore generale di Cts , riassume il lavoro della spa ravennate, ma guarda anche al prossimo futuro. "Il nuovo presidente della regione, Michele De Pascale, essendo di Ravenna ed essendo stato a lungo sindaco qui, conosce bene i problemi e, soprattutto, le potenzialità del porto. Ci aspettiamo quindi che si possano avere presto ottime prospettive per crescere ancora, visto che è l'unico porto puramente commerciale di tutto l'Adriatico". Durante il 2024 Cts ha concluso anche il processo di fusione per l'incorporazione di Rbm e Sassuolgru, già partecipate al 100%, e che oggi allargano ulteriormente le capacità di lavoro del gruppo. "La crescita della nostra azienda è stata costante, anche perché, essendo una nicchia del settore, siamo riusciti pian piano ad acquisire competenze specifiche e autorevolezza. Le peculiarità del territorio italiano sono note. Se da un punto di vista naturalistico e panoramico, l'Italia è senza eguali, sul piano del trasporto è certamente un minus. Qui noi interveniamo, anche perché la produzione è spinta proprio dalle difficoltà logistiche a spostarsi verso la costa verso il trasporto marittimo . Non è banale spostare un impianto industriale, ma noi ormai sappiamo fare anche questo". Le capacità di Cts Con 98 assi semoventi e una capacità di carico che arriva anche a 3000 tonnellate, Cts vanta importanti servizi con il mondo dell'energia, vista anche la scelta nazionale e internazionale di puntare sull'elettrificazione. " Un aspetto importante lo sta avendo anche quello del nucleare , su cui lavoriamo da anni in partnership con Westinghouse Mangiarotti, tema che cresce di anno in anno e che può diventare davvero importante anche per l'economia nazionale". Dalle gru portuali ai moduli per le grandi infrastrutture, dai serbatoi agli impianti, Cts si presenta in grado di poter trasportare qualunque struttura anche complessa. "Stiamo sviluppando sempre di più anche le nostre capacità di trasportare moduli per le infrastrutture, come ad esempio le sezioni dei viadotti che vengono sostituiti in una sola notte, con interventi sempre più veloci e più grandi. Le attuali procedure richiedono tempistiche molto stringenti, e siamo ormai

Ship Mag

Ravenna

in grado di soddisfare le migliori e più particolari tecniche ingegneristiche. Ma lavoriamo anche sul mondo della nautica, dove siamo posizionati sul trasporto di imbarcazioni superiori ai 50 metri di lunghezza, oltre ai servizi che forniamo alla cantieristica cruise". Naturale allora chiedersi quali siano, secondo gli occhi di Cts, le prospettive di trasformazione di uno scalo come quello di **Ravenna**, viste le conosciute difficoltà di spazi e di logistica integrata del tessuto industriale italiano. "Nei porti ci sarà sempre più necessità di grandi aree per lo spostamento dei manufatti, e così sarà necessario adibire grandi spazi per l'ultimo momento di produzione. Pensiamo all'eolico offshore, ad esempio. Non possiamo trasportare una pala eolica intera in giro per il paese, serve che gli scali guardino anche a queste dinamiche per farsi trovare pronti a ricevere e a offrire spazi adeguati all'industria e alle produzioni". E sui prossimi anni, con il rischio di recessione economica e di ulteriori inasprimenti politici internazionali, risponde ancora Melandri: "Quello che abbiamo visto negli anni viene toccato il nostro settore viene toccato come ultimo colpo di coda, noi abbiamo il dovere di cercare di essere un livello di eccellenza e restare ottimisti, cambiano le produzioni ma è importante continuare a produrre".

Il Gruppo Sapis guarda al 2025 con fiducia nonostante le difficoltà del settore

"Il nostro 2024 si va a chiudere con buone prospettive, dopo aver visto un inizio anno con qualche difficoltà, come tante altre realtà del settore. Siamo riusciti a cogliere le opportunità che si sono presentate, e così pensiamo di chiudere l'anno in maniera analoga a quella del 2023. Un buon risultato, se consideriamo che il 2022 fu un momento davvero eccezionale", riflette Riccardo Sabadini, presidente del gruppo Sapis, che nella darsena San Vitale gestisce il principale terminal operator del porto di Ravenna. Lo scalo, unico punto commerciale dell'Emilia-Romagna affacciato sull'Adriatico, vanta una posizione strategica per le connessioni con i paesi dell'Est e dell'estremo Oriente. E se negli ultimi anni ha impresso una forte accelerazione ai suoi investimenti, il territorio ha risposto positivamente, registrando numeri positivi e relativi piani di crescita. Il gruppo guidato da Sabadini esprime numeri importanti, considerando il panorama italiano: quasi 3km complessivi di banchine, oltre 76mila metri quadrati di magazzini 53mila metri quadrati di aree coperte per le rinfuse e quasi 420mila metri quadrati di piazzali di stoccaggio. Nel complesso, una delle più ampie aree portuali in Italia. Lo scenario che cambia Dopo la crisi pandemica e il rimbalzo del 2022, tutti i mercati sono andati verso una naturale normalizzazione, con ovvie dinamiche diverse. Ma un tema chiave venne posto proprio dalla capacità dei porti e delle produzioni di farsi più dinamici, più capaci di poter rispondere e di farsi duttili. In una parola: resilienti. E con le attuali nuove crisi internazionali, la domanda da porsi è chiara: ci siamo riusciti? "Il settore adesso non subisce e basta, in maniera passiva, anche perché certe tendenze si sono marginalizzate e siamo consapevoli molto più di prima di quanto non si possa pretendere di avere una catena logistica molto lunga su ogni segmento di produzione", prosegue Sabadini. "Il mondo intorno a noi si sta muovendo a prescindere da quello che accade in Ucraina, anche se i numeri della Germania stimolano una certa preoccupazione. E così la prospettiva di forti dazi statunitensi, legati alle incertezze politiche e belliche, sono uno scenario favorevole in cui muoversi. Detto ciò, stiamo anche guardando a prospettive molto interessanti tecnologia e innovazione stanno portando grandi e ampie possibilità in tutti i settori, e sarebbe sbagliato non considerare questi fattori come positivi". L'evoluzione di Ravenna Negli ultimi 24 mesi il gruppo guidato da Riccardo Sabadini ha registrato una tendenza molto favorevole dal traffico dei fertilizzanti, mentre il project cargo "non ha ancora sviluppato le sue capacità", anche se il porto di Ravenna si appresta a essere un hub completamente diverso dal passato. "Il tema delle infrastrutture sembra sempre essere la chiave di volta di tutto il settore, ma non è solo così. Una nuova infrastruttura, quale che essa sia, è solo un mezzo per arrivare oltre, per cui servono anche le capacità di andare poi a cercare nuovi spazi e nuovi clienti, con idee precise

Ship Mag

Il Gruppo Sapis guarda al 2025 con fiducia nonostante le difficoltà del settore

11/22/2024 18:25

"Il nostro 2024 si va a chiudere con buone prospettive, dopo aver visto un inizio anno con qualche difficoltà, come tante altre realtà del settore. Siamo riusciti a cogliere le opportunità che si sono presentate, e così pensiamo di chiudere l'anno in maniera analoga a quella del 2023. Un buon risultato, se consideriamo che il 2022 fu un momento davvero eccezionale", riflette Riccardo Sabadini, presidente del gruppo Sapis, che nella darsena San Vitale gestisce il principale terminal operator del porto di Ravenna. Lo scalo, unico punto commerciale dell'Emilia-Romagna affacciato sull'Adriatico, vanta una posizione strategica per le connessioni con i paesi dell'Est e dell'estremo Oriente. E se negli ultimi anni ha impresso una forte accelerazione ai suoi investimenti, il territorio ha risposto positivamente, registrando numeri positivi e relativi piani di crescita. Il gruppo guidato da Sabadini esprime numeri importanti, considerando il panorama italiano: quasi 3km complessivi di banchine, oltre 76mila metri quadrati di magazzini 53mila metri quadrati di aree coperte per le rinfuse e quasi 420mila metri quadrati di piazzali di stoccaggio. Nel complesso, una delle più ampie aree portuali in Italia. Lo scenario che cambia Dopo la crisi pandemica e il rimbalzo del 2022, tutti i mercati sono andati verso una naturale normalizzazione, con ovvie dinamiche diverse. Ma un tema chiave venne posto proprio dalla capacità dei porti e delle produzioni di farsi più dinamici, più capaci di poter rispondere e di farsi duttili. In una parola: resilienti. E con le attuali nuove crisi internazionali, la domanda da porsi è chiara: ci siamo riusciti? "Il settore adesso non subisce e basta, in maniera passiva, anche perché certe tendenze si sono marginalizzate e siamo consapevoli molto più di prima di quanto non si possa pretendere di avere una catena logistica molto lunga su ogni segmento di produzione", prosegue Sabadini. "Il mondo intorno a noi si sta muovendo a prescindere da quello che accade in Ucraina, anche se i numeri della Germania stimolano una certa preoccupazione. E così la prospettiva di forti dazi statunitensi, legati alle incertezze politiche e belliche, sono uno scenario favorevole in cui muoversi. Detto ciò, stiamo anche guardando a prospettive molto interessanti tecnologia e innovazione stanno portando grandi e ampie possibilità in tutti i settori, e sarebbe sbagliato non considerare questi fattori come positivi". L'evoluzione di Ravenna Negli ultimi 24 mesi il gruppo guidato da Riccardo Sabadini ha registrato una tendenza molto favorevole dal traffico dei fertilizzanti, mentre il project cargo "non ha ancora sviluppato le sue capacità", anche se il porto di Ravenna si appresta a essere un hub completamente diverso dal passato. "Il tema delle infrastrutture sembra sempre essere la chiave di volta di tutto il settore, ma non è solo così. Una nuova infrastruttura, quale che essa sia, è solo un mezzo per arrivare oltre, per cui servono anche le capacità di andare poi a cercare nuovi spazi e nuovi clienti, con idee precise e pratiche. A Ravenna manca ancora una prospettiva generale, anche

Ship Mag

Ravenna

e pratiche. A **Ravenna** manca ancora una prospettiva generale, anche se è stato già fatto molto, ma servirà ancora tempo prima che gli investimenti che si stanno creando adesso possano generare dei risultati concreti e stabili. Il clima che però si è mosso ultimamente intorno allo scalo è dinamico e ci fa ben sperare anche su nuove merceologie".

Ship Mag

Ravenna

Porto di Ravenna, Rossi: "Un miliardo di euro per creare un nuovo modello di intermodalità"

Il presidente dell'Authority martedì a Milano in un convegno presenterà i progetti del sistema portuale con l'obiettivo di arrivare a 32 milioni di merci movimentate entro 5 anni **Ravenna** - L'obiettivo è un mix di investimenti per realizzare "un nuovo modello di intermodalità", spiega il presidente dell'Autorità Portuale di **Ravenna** Daniele Rossi. "Stiamo creando le condizioni perché il **porto** rappresenti un'opportunità e un'alternativa in particolare rispetto ai porti dell'altra sponda dell'Adriatico". Rossi prosegue affermando che vuole lanciare una nuova prospettiva mediterranea mettendo sul tavolo progetti e investimenti per creare una soluzione di alto profilo dal punto di vista logistico. E lo fa in vista dell'evento in programma il 26 novembre a Milano. L'obiettivo dell'iniziativa (di cui ShipMag è media partner) è quello di presentare le nuove opportunità del "**Porto** di **Ravenna**", alla luce dei recenti progetti di ampliamento e potenziamento dell'hub ravennate, della recente istituzione della Zls- Zona logistica semplificata Emilia-Romagna e dell'insieme dei servizi offerti dagli operatori del cluster logistico-portuale. L'iniziativa rientra nelle attività di partenariato tra la Camera di Commercio di Ferrara **Ravenna**, Promos Italia e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale ed è realizzata in collaborazione con Fondazione ITL - Istituto sui trasporti e la logistica e SRM, Centro Studi e Ricerche Intesa San Paolo e The International Propeller Clubs. Partiamo da una cifra che delinea con grande precisione l'importanza della strategia dello scalo ravennate: "Parliamo di un miliardo di euro di investimenti da parte dell'Autorità Portuale che tengono conto anche di stanziamenti per i sistemi che devono dare un impulso alla transizione energetica come l'utilizzo del fotovoltaico e l'elettrificazione delle banchine", aggiunge Rossi. La lista è lunga, è un mosaico che, composto, svela il nuovo ruolo da big che il **porto** di **Ravenna** può rivestire quale hub strategico nel business della logistica: "Nel 2026 avremo fondali con una profondità di 14,50 metri, stiamo realizzando nuove aree, oltre 220 ettari in posizione strategica poiché collegati direttamente alle banchine. Le aree saranno anche direttamente collegate alla rete viaria autostradale e ferroviaria e per questo abbiamo sottoscritto accordi con Rfi per il potenziamento della rete ferroviaria a servizio del **porto**". Non si tratta di semplici idee, c'è un piano a media termine con tappe e traguardi ben chiari. La filosofia è vincente nella sua semplicità: "Vogliamo stringere un legame strettissimo tra mare, terra e ferro per creare le condizioni affinché la merce resti il meno possibile in **porto**, offrendo così un valore aggiunto preziosissimo: velocizzare i tempi all'interno del sistema portuale, in ogni suo segmento, questa è una garanzia di efficienza che ci può permettere di andare a recuperare volumi dalle sponde dall'altra sponda dell'Adriatico, dall'Africa Meridionale e da tutto il bacino mediorientale.



Il presidente dell'Authority martedì a Milano in un convegno presenterà i progetti del sistema portuale con l'obiettivo di arrivare a 32 milioni di merci movimentate entro 5 anni Ravenna - L'obiettivo è un mix di investimenti per realizzare "un nuovo modello di intermodalità", spiega il presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna Daniele Rossi. "Stiamo creando le condizioni perché il porto rappresenti un'opportunità e un'alternativa in particolare rispetto ai porti dell'altra sponda dell'Adriatico". Rossi prosegue affermando che vuole lanciare una nuova prospettiva mediterranea mettendo sul tavolo progetti e investimenti per creare una soluzione di alto profilo dal punto di vista logistico. E lo fa in vista dell'evento in programma il 26 novembre a Milano. L'obiettivo dell'iniziativa (di cui ShipMag è media partner) è quello di presentare le nuove opportunità del "Porto di Ravenna", alla luce dei recenti progetti di ampliamento e potenziamento dell'hub ravennate, della recente istituzione della Zls- Zona logistica semplificata Emilia-Romagna e dell'insieme dei servizi offerti dagli operatori del cluster logistico-portuale. L'iniziativa rientra nelle attività di partenariato tra la Camera di Commercio di Ferrara Ravenna, Promos Italia e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale ed è realizzata in collaborazione con Fondazione ITL - Istituto sui trasporti e la logistica e SRM, Centro Studi e Ricerche Intesa San Paolo e The International Propeller Clubs. Partiamo da una cifra che delinea con grande precisione l'importanza della strategia dello scalo ravennate: "Parliamo di un miliardo di euro di investimenti da parte dell'Autorità Portuale che tengono conto anche di stanziamenti per i sistemi che devono dare un impulso alla transizione energetica come l'utilizzo del fotovoltaico e l'elettrificazione delle banchine", aggiunge Rossi. La lista è lunga, è un mosaico che, composto, svela il nuovo ruolo da big che il porto di Ravenna può rivestire quale hub strategico nel business della

Ship Mag

Ravenna

Tutte merci che seguono una stessa direttrice e sono destinate ai distretti produttivi della pianura padana e del Nord Europa . Oltre alla capacità di stoccaggio delle merci nel milione di metri quadrati di magazzini che grazie agli spazi del suo **porto Ravenna** è in grado di offrire" , evidenzia il numero uno dell'Authority ravennate. Il cronoprogramma ha scadenze precise, auspicando che le criticità dell'attuale situazione geopolitica si risolvano quanto prima. Il traguardo di Rossi è quello di mettere a pieno regime il sistema logistico portuale ravennate come hub strategico entro 5 anni: "Ne serviranno due per finire i lavori che sono stati avviati e tre per incominciare a cogliere tutte le opportunità che potranno arrivare dal mercato". Ampliando lo sguardo gli obiettivi che si auspica di raggiungere sono: 500mila crocieristi nel 2027 grazie alla costruzione del nuovo terminal, 500mila teu da oggi al 2029, 32 milioni di tonnellate di merci movimentate entro 5 anni e, nel 2026, oltre 110mila rotabili. E' il biglietto da visita che orgogliosamente il **porto di Ravenna** presenterà martedì a Milano per "illustrare una proposta nuova ma anche un concetto diverso e nuovo di sistema portuale, non più solo il luogo dove si movimentano le merci, ma anche hub energetico e digitale. L'efficienza del sistema portuale del nord adriatico consentirà sempre di più di recuperare i maggiori tempi e costi di viaggio di una rotta alternativa a quelle tradizionali che finiscono per favorire i porti del nord Africa e del North Range . E quello che sta succedendo a Suez ha confermato che anche di fronte ad una situazione emergenziale, i trasporti trovano un loro equilibrio cercando soluzioni alternative, anche se costringono a rotte più lunghe. L'efficienza dei servizi sempre di più rappresenterà l'attrattiva di un sistema portuale", conclude Rossi.

Libeccio a 150 km/h, onde 8 metri, disagi in Toscana

E' stata una notte di interventi quella appena trascorsa in più province toscane a causa del maltempo, con raffiche di Libeccio fino a 150km/h sui crinali dell'Appennino Tosco-Emiliano (rpt sui crinali dell'Appennino Tosco-Emiliano) e fino a 63 nodi sulla costa livornese, e onde a Gorgona di 8 metri e di 6 all'Elba. Strade allagate a causa della pioggia nel Pistoiese, tra le aree più colpite e dove si sono registrati anche black out, e apertura del sistema della casse di espansione per la piena dell'Ombrone Pistoiese, che a Poggio a Caiano (Prato) ha raggiunto quasi 6 metri. Tanti gli interventi per alberi e rami caduti a causa del vento che ha scoperchiato anche due stabili in provincia di Lucca, a Montecarlo e Borgo a Mozzano, con 22 evacuati. Interventi anche in Casentino. Stop per il vento ai traghetti per l'Elba (partito solo uno da Piombino stamani alle 5:30) e Capraia, rallentata in generale l'operatività del porto di Livorno. Stop anche alla linea ferroviaria Faentina: nel tratto romagnolo, tra Marradi e Faenza, per l'attivazione già da ieri e tuttora in vigore, del sistema d'allarme Sanf per possibili movimenti franosi, tra Vaglia e Borgo San Lorenzo per circa due ore stamani dalle 6 alle 8:15 per rami caduti in prossimità dei binari: ritardi fino a 60 minuti per 4 Regionali, 9 treni limitati e 3 cancellati. 2 di 10 foto Alberi e rami spezzati dal vento in Liguria - RIPRODUZIONE RISERVATA 3 di 10 foto Alberi e rami spezzati dal vento in Liguria - RIPRODUZIONE RISERVATA 4 di 10 foto Alberi e rami spezzati dal vento in Liguria - RIPRODUZIONE RISERVATA 5 di 10 foto Alberi e rami spezzati dal vento in Liguria - RIPRODUZIONE RISERVATA 6 di 10 foto Alberi e rami spezzati dal vento in Liguria - RIPRODUZIONE RISERVATA 7 di 10 foto Alberi e rami spezzati dal vento in Liguria - RIPRODUZIONE RISERVATA 8 di 10 foto Alberi e rami spezzati dal vento in Liguria - RIPRODUZIONE RISERVATA 9 di 10 foto Alberi e rami spezzati dal vento in Liguria - RIPRODUZIONE RISERVATA 10 di 10 foto Alberi e rami spezzati dal vento in Liguria - RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Livorno

Idrogeno verde, Livorno rafforza i rapporti con l'Egitto

Il progetto di realizzare una supply chain marittima di settore è stato discusso nell'ambito dell'European Hydrogen Week Fare del sistema del nord Tirreno un hub di livello nazionale ed europeo per l'importazione dell'idrogeno verde proveniente dai paesi ad alto potenziale di produzione, a partire dalla sponda sud del Mediterraneo: con questo obiettivo diventa fondamentale per l' Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale , con sede a **Livorno**, la piena condivisione della strategia e del progetto di realizzare una supply chain marittima per l'idrogeno verde con il Maritime Transport Sector del ministero dei Trasporti egiziani e le Autorità portuali di Alessandria d'Egitto e Damietta. L'iniziativa è stata discussa a Bruxelles nell'ambito dell'European Hydrogen Week in un workshop intitolato "A Mediterranean supply chain for green hydrogen: opportunities and challenges", organizzato dall'Autorità portuale in cooperazione con "Maritime Transport Sector", la Arab Academy for Science Technology and Maritime Transport e l'Univesrità di Pisa. Il workshop, messo a punto con il supporto strategico della Regione Toscana, ha visto la partecipazione della Commisisione european e della Clean Hydroigen Partnership. Particolarmente significativa la presenza di Tudor Costinescu, Principal Adviser del Direttorato generale per l'Energia della Commissione Europea. "La collaborazione con Damietta e con i porti egiziani è sicuramente strategica e molto concreta. È una cooperazione che pone basi solide e necessarie per lanciare nel Mediterraneo una prima importante filiera dell'idrogeno verde", ha affermato il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, sottolineando come le possibilità di sviluppo di questo progetto rappresentino un case study rilevante per lo sviluppo dell'idrogeno a livello costiero. "Il passo significativo che abbiamo compiuto a giugno di quest'anno con la firma del MOU tra il **porto** di **Livorno** e quello di Damietta - ha aggiunto Guerrieri - è un tassello strategico di un progetto più ampio che ha come obiettivo quello della creazione di una catena di approvvigionamento per l'idrogeno nel Mediterraneo" ha dichiarato il Presidente del Maritime Transport Sector egiziano, l'Ammiraglio Tarek Abdallah., aggiungendo che "il confronto di questi giorni a Bruxelles ci invita ad andare avanti lungo il percorso definito, un percorso rivolto al futuro e allo sviluppo non soltanto dei nostri porti ma di un'economia resiliente dell'idrogeno verde". Condividi Tag porti **livorno** Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Idrogeno verde, Livorno rafforza i rapporti con l'Egitto

11/22/2024 08:55

Il progetto di realizzare una supply chain marittima di settore è stato discusso nell'ambito dell'European Hydrogen Week Fare del sistema del nord Tirreno un hub di livello nazionale ed europeo per l'importazione dell'idrogeno verde proveniente dai paesi ad alto potenziale di produzione, a partire dalla sponda sud del Mediterraneo: con questo obiettivo diventa fondamentale per l' Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale , con sede a Livorno, la piena condivisione della strategia e del progetto di realizzare una supply chain marittima per l'idrogeno verde con il Maritime Transport Sector del ministero dei Trasporti egiziani e le Autorità portuali di Alessandria d'Egitto e Damietta. L'iniziativa è stata discussa a Bruxelles nell'ambito dell'European Hydrogen Week in un workshop intitolato "A Mediterranean supply chain for green hydrogen: opportunities and challenges", organizzato dall'Autorità portuale in cooperazione con "Maritime Transport Sector", la Arab Academy for Science Technology and Maritime Transport e l'Univesrità di Pisa. Il workshop, messo a punto con il supporto strategico della Regione Toscana, ha visto la partecipazione della Commisisione european e della Clean Hydroigen Partnership. Particolarmente significativa la presenza di Tudor Costinescu, Principal Adviser del Direttorato generale per l'Energia della Commissione Europea. "La collaborazione con Damietta e con i porti egiziani è sicuramente strategica e molto concreta. È una cooperazione che pone basi solide e necessarie per lanciare nel Mediterraneo una prima importante filiera dell'idrogeno verde", ha affermato il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, sottolineando come le possibilità di sviluppo di questo progetto rappresentino un case study rilevante per lo sviluppo dell'idrogeno a livello costiero. "Il passo significativo che abbiamo compiuto a giugno di quest'anno con la firma del MOU tra il porto di Livorno e quello di Damietta - ha aggiunto Guerrieri - è un tassello strategico di un progetto più ampio che ha come obiettivo quello della creazione di una catena di approvvigionamento per l'idrogeno nel Mediterraneo" ha dichiarato il Presidente del Maritime Transport Sector egiziano, l'Ammiraglio Tarek Abdallah., aggiungendo che "il confronto di questi giorni a Bruxelles ci invita ad andare avanti lungo il percorso definito, un percorso rivolto al futuro e allo sviluppo non soltanto dei nostri porti ma di un'economia resiliente dell'idrogeno verde". Condividi Tag porti livorno Articoli correlati.



TDT Livorno, si torna al partenariato

LIVORNO Finché nel Terminal Darsena Toscana saranno consolidati e possibilmente aumentati i traffici contenitori, non vedo come il cluster portuale debba preoccuparsi della concessione ai nuovi titolari, il Gruppo Grimaldi. Appare sereno il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, pur sotto pressione da parte della quasi totalità del cluster portuale livornese, che ha messo nero su bianco i propri timori di veder trascurare dai nuovi gestori i traffici Teu a favore dei ro/ro dei traffici automotive. Secondo l'Autorità Garante della concorrenza, che nel gennaio scorso era stata chiamata a pronunciarsi sul dilemma TDT traffici Teu o traffici prevalentemente auto spetta all'AdSP di controllare che il compito Teu non venga sacrificato. Nel provvedimento n.31023 l'AGCM scriveva, al termine di 5 pagine di istruttoria. L'AdSP-MTS dispone dunque delle prerogative e dei poteri per assicurare che il Gruppo Grimaldi gestita il terminal container nell'interesse del mantenimento e dello sviluppo del traffico container nel **porto** di **Livorno**, così come naturalmente previsto nei piani di sviluppo -. Eventuali modifiche della destinazione degli spazi dei due terminal dovranno essere concordate con l'AdSP-MTS ed assoggettate al rispetto dei suddetti obiettivi di sviluppo definiti dall'AdSP-MTS stessa. Ci sono dunque, sempre secondo il presidente dell'AdSP Guerrieri, tutte le garanzie che nel TDT i contenitori non vengano sacrificati, pur lasciando che il Gruppo Grimaldi trovi respiro anche per i suoi traffici principali, quelli delle auto. Difficile? Impossibile? Torneremo a incontrarci nel tavolo del partenariato assicura Guerrieri per chiarire questi aspetti e asseverare la volontà di non sacrificare i traffici contenitori, garantendo nel contempo ai gestori del TDT l'utilizzo del terminal anche per i loro traffici multipurpose sacrificati in altre aree. C'è la volontà da parte nostra di continuare a operare nell'interesse dell'intero **porto**, di chi ci lavora e ci investe. (A.F.)



Anniversari e la sfera di cristallo

LIVORNO Il 19 novembre, appena trascorso, segna il primo anniversario della crisi nel Mar Rosso e il millesimo giorno dall'inizio dell'invasione russa in Ucraina: due tragici eventi che hanno avuto un impatto significativo sul settore delle spedizioni e più in generale della logistica e delle ricadute sulla vita di tutti. La presa d'assalto del Galaxy Leader da parte dei militanti Houthi lo scorso anno mi ricordano alcuni amici ha portato a una serie di attacchi contro le spedizioni commerciali internazionali, causando gravi interruzioni nel Mar Rosso. Allo stesso tempo, l'invasione russa in Ucraina ha portato a cambiamenti nei modelli di navigazione nel Mar Nero e all'aumento della flotta oscura delle petroliere che aggirano i vari embarghi. Secondo Lars Jensen, ceo di Vespucci Maritime, la crescente instabilità geopolitica è evidente nei conflitti in corso e nelle crisi delle spedizioni. Jensen prevede che nel 2025 potrebbero verificarsi nuovi punti di infiammabilità con conseguenze per il settore. Alla luce di questi eventi, il Maritime ceo Forum del mese scorso ha discusso dei grandi problemi che stanno influenzando il settore marittimo, con focus sulle sfide che il decennio attuale sta portando. I partecipanti al forum hanno riconosciuto che l'attuale scenario geopolitico e le sfide economiche stanno causando turbolenze nel settore delle spedizioni, per limitarsi a questo. I cambiamenti in corso, incluso il rallentamento economico della Cina, le interruzioni nei principali canali commerciali e i regolamenti in evoluzione, stanno contribuendo a una maggiore volatilità nel settore. Gli esperti presenti al forum hanno sottolineato che il futuro della spedizione sarà caratterizzato da continue sfide e anche da cambiamenti sismici. Da parte sua René Kofod-Olsen di V. Group ha previsto ulteriori cambiamenti nel settore, sottolineando che la collaborazione sarà sempre più sostituita dall'indipendenza. E Jan Rindbo di Norden, che ha esperienza nel settore delle spedizioni internazionali in Danimarca, Nord America e Asia) ha enfatizzato la necessità di adattarsi alla frammentazione del commercio mondiale e alla crescente volatilità del settore. In questo scenario generale, che tutti concordano nel ritenere dubbie previsioni, come quelle ipotizzabili sulla sfera di cristallo le programmazioni a lungo (ma anche a breve) termine, come i progetti IMEC che abbiamo presentato sulla base dei recenti interventi enti di Rixi & C a La Spezia. A chi credere, e che cosa sperare? (A.F.)



"Marina" nel Mediceo: ma i Fossi?

Nella foto: Un'immagine dei Fossi al Pontino. Per anni ed anni il vero "marina" per i natanti livornesi (e non solo) sono stati anche i Fossi Medicei, sui quali si calcola siano ormeggiate oltre cinquemila barchette. Sono noti anche i vari tentativi - mai andati a concludersi, per fortuna di quelle barchette - per "ripulire" i Fossi dai natanti e renderli solo una via d'acqua intorno al centro storico. Tra i tanti progetti abortiti, ci fu anche quello di ristrutturare e valorizzare ai fini turistici e commerciali le cosiddette "cantine", che si affacciano sull'acqua dei Fossi ed oggi sono quasi tutte a servizio dei vari circoli nautici, o dei rimessaggi e officine di supporto alle barche. È dunque comprensibile che, sfociando i Fossi nella Darsena Nuova che farà parte integrale del "marina", ci siano preoccupazioni come quella espressa dal lettore Lorenzo Rettori con la seguente mail. Ho letto tutte le notizie che ciclicamente escono anche sul vostro giornale relative all'inizio dei lavori per il "marina" che il gruppo Benetti con D-Marin sta per avviare nel Porto Mediceo. Tutti plaudono all'iniziativa, che indubbiamente porta investimenti e svilupperà turismo e posti di lavoro. Però nessuno sembra preoccuparsi delle nostre barche che da decenni e decenni, anche di generazione in generazione, stazionano nei Fossi Medicei. Un tempo se n'era occupato il coordinamento dei circoli, ma tutto è stato abbuato. O almeno mi pare. Il nostro problema è quello di capire se abbiamo o no un futuro, visto che dei Fossi si parla solo a proposito delle false teste di Modì e qualche volta degli inquinamenti, veri o falsi. E se questo futuro esiste, come dovremo adattarci a raggiungere il mare attraverso la Darsena Nuova, che a quanto leggo sarà gremita di pontili galleggianti e barche medio-piccole a tariffe che certo noi non possiamo sostenere. Dovremo fare il giro di tutti i Fossi fino alla **Venezia** per sboccare sulla parte nord del Mediceo libera dal "marina"? Oppure? [hidepost] Abbiamo "ripulito" la lettera da alcune espressioni, comprensibili per la cocente preoccupazione dei tanti che hanno la barca sui Fossi, ma poco adatte alla pubblicazione. I timori del lettore Rettori ci risultano condivisi da molti, perché ridurre l'unica uscita di tutti i Fossi allo sbocco in Darsena Vecchia e da qui sul Mediceo è indubbiamente una scomodità, per non dire un rischio, trovandosi a condividere la strettoia sotto il ponte girevole anche con i pescherecci e le motovedette di Guardia Costiera e Finanza. In teoria, per quello che ne sappiamo, l'uscita dai Fossi attraverso la Darsena Nuova non dovrebbe essere impedita, ma è certo che sarà più difficile per il riempimento "a tappo" che si ipotizza sul luogo. Abbiamo comunque la speranza che con la buona volontà reciproca e la tutela delle istituzioni i Fossi non diventino una trappola senza uscita. Di più ad oggi è difficile ipotizzare. (A.F.) [hidepost].



Livorno, lo scontro dei container tra Grimaldi e le aziende del porto

Nel mirino c'è l'uso della Darsena: come a **Genova**, viene fuori la differenza fra i Piani regolatori e l'uso reale delle banchine **Genova** - In una lettera che tradisce la mano di un legale, le categorie imprenditoriali del porto di Livorno hanno scritto al presidente dello scalo, Luciano Guerrieri, chiedendo in cinque punti cosa voglia fare per mantenere il traffico dei container, «confidando che il dibattito possa avvenire nei competenti consessi», insomma evitando il Tar. Livorno è un grande porto, teatro di alleanze e scontri epici tra operatori. Da giugno l'atmosfera è tornata rovente. Industriali, imprese e terminal portuali, agenti marittimi e spedizionieri sono in allarme perché temono che il gruppo Grimaldi (il più grande armatore di traghetti al mondo, tra i primi nel trasporto di auto nuove) entrato al posto del gruppo Gip nella gestione della Darsena Toscana, che è il maggiore terminal container dello scalo, voglia spingere sempre di più sul traffico di auto nuove piuttosto che, appunto, sui container, filiera molto ricca che alimenta un indotto che le auto non sono in grado di fare. Polemica esplosa in estate: Grimaldi la bollò come «clima pretestuoso alimentato da alcuni operatori tesi a difendere le loro rendite di posizione»

sottolineando come in effetti complice la crisi di Suez i traffici container erano in calo ma non per questo sarebbero spariti, mentre non c'era più spazio dove mettere le automobili, se non nella Darsena. Guerrieri da par suo ha detto di aspettarsi il Piano di impresa della Darsena a gestione Grimaldi, chiedendo impegni «tangibili» per il mantenimento e lo sviluppo dei container. Tutto bene o quasi fino al 29 ottobre: in occasione dell'approvazione del Piano operativo triennale (il documento che detta la linea gestionale del porto), gli operatori fanno una proposta a Guerrieri. Se alla Darsena automobili devono essere, allora si ritagli al suo interno un'area ad hoc, con l'Adeguamento tecnico funzionale, una modifica del Piano regolatore. Un modo per definire dove mettere le auto, e soprattutto garantire nero su bianco la presenza dei container. Nella proposta tra l'altro si richiama la sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la concessione di Spinelli a **Genova** perché quel terminal sul Piano regolatore è multipurpose (cioè può fare traffici di ogni tipo, ma non alla rinfusa o container) mentre da lustri Spinelli movimentava appunto container. La sentenza dice che se un terminalista in banchina ci mette quello che vuole, allora si rendono «vane le previsioni di piano sulle destinazioni delle singole aree, togliendo credibilità e attrattività a un porto». È esattamente la «bomba atomica» che si porta dietro questa sentenza di cui parlava al Secolo XIX il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, la scorsa settimana. Al di là della contesa livornese, è evidente che con Piani regolatori vecchi di decenni le concessioni dei terminal possono essere potenzialmente oggetto di un florilegio di ricorsi. A Livorno il Piano operativo è



Nel mirino c'è l'uso della Darsena: come a Genova, viene fuori la differenza fra i Piani regolatori e l'uso reale delle banchine Genova - In una lettera che tradisce la mano di un legale, le categorie imprenditoriali del porto di Livorno hanno scritto al presidente dello scalo, Luciano Guerrieri, chiedendo in cinque punti cosa voglia fare per mantenere il traffico dei container, «confidando che il dibattito possa avvenire nei competenti consessi», insomma evitando il Tar. Livorno è un grande porto, teatro di alleanze e scontri epici tra operatori. Da giugno l'atmosfera è tornata rovente. Industriali, imprese e terminal portuali, agenti marittimi e spedizionieri sono in allarme perché temono che il gruppo Grimaldi (il più grande armatore di traghetti al mondo, tra i primi nel trasporto di auto nuove) entrato al posto del gruppo Gip nella gestione della Darsena Toscana, che è il maggiore terminal container dello scalo, voglia spingere sempre di più sul traffico di auto nuove piuttosto che, appunto, sui container, filiera molto ricca che alimenta un indotto che le auto non sono in grado di fare. Polemica esplosa in estate: Grimaldi la bollò come «clima pretestuoso alimentato da alcuni operatori tesi a difendere le loro rendite di posizione» sottolineando come in effetti complice la crisi di Suez i traffici container erano in calo ma non per questo sarebbero spariti, mentre non c'era più spazio dove mettere le automobili, se non nella Darsena. Guerrieri da par suo ha detto di aspettarsi il Piano di impresa della Darsena a gestione Grimaldi, chiedendo impegni «tangibili» per il mantenimento e lo sviluppo dei container. Tutto bene o quasi fino al 29 ottobre: in occasione dell'approvazione del Piano operativo triennale (il documento che detta la linea gestionale del porto), gli operatori fanno una proposta a Guerrieri. Se alla Darsena automobili devono essere, allora si ritagli al suo interno un'area ad hoc, con l'Adeguamento tecnico funzionale, una modifica del Piano regolatore. Un modo per definire dove mettere le auto, e soprattutto garantire nero

The Medi Telegraph

Livorno

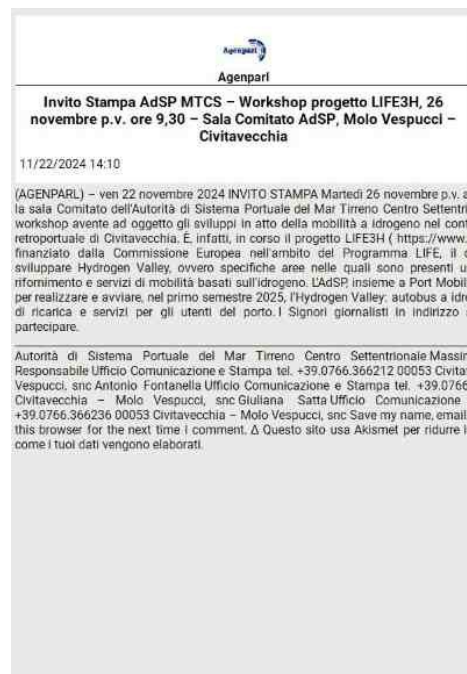
uscito il giorno dopo, il 30 ottobre, senza recepire l'Adeguamento proposto dagli operatori, richiamando però a una futura valutazione del Piano d'impresa della Darsena, in nome di un approccio definito dalla stessa Authority «elastico», per via della vocazione «multipurpose» del porto: il Piano d'impresa di Grimaldi è in istruttoria, dell'Adeguamento ne se ne riparerà con gli operatori. Operatori che però non hanno abbozzato: e nella lettera inviata a Guerrieri l'11 novembre hanno precisato in sostanza tre cose. Intanto, il traffico container non è un elemento della vocazione "multipurpose" di Livorno. I container sono i container. E nemmeno le auto sono traffico multipurpose. La seconda cosa è che l'Authority il Piano d'impresa l'avrebbe dovuto controllare al momento del passaggio di proprietà: lo dice il regolamento sulle concessioni portuali. Non si sa se in allora questa verifica è stata fatta, si legge nella missiva, ma «la destinazione delle aree in concessione a traffici di auto nuove comporta, al di là della sua compatibilità con le destinazioni del Piano regolatore, un'inevitabile incidenza sul programma delle attività presentato per ottenere il prolungamento della concessione». Infine, è vero che l'Antitrust non ha avviato alcuna istruttoria sul passaggio di quote, però nel suo provvedimento di via libera all'operazione ha proprio scritto che Grimaldi deve gestire «il terminal nell'interesse del mantenimento e dello sviluppo del traffico container del porto di Livorno». E chi deve controllare? L'Autorità portuale. Da qui la richiesta di un «sollecito e circostanziato riscontro» su questi temi. La partita è aperta.

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Invito Stampa AdSP MTCS - Workshop progetto LIFE3H, 26 novembre p.v. ore 9,30 - Sala Comitato AdSP, Molo Vespucci - Civitavecchia

(AGENPARL) - ven 22 novembre 2024 INVITO STAMPA Martedì 26 novembre p.v. alle 9,30 presso la sala Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si terrà il workshop avente ad oggetto gli sviluppi in atto della mobilità a idrogeno nel contesto portuale e retroportuale di Civitavecchia. È, infatti, in corso il progetto LIFE3H (<https://www.life3h.eu/>) co-finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del Programma LIFE, il cui obiettivo è sviluppare Hydrogen Valley, ovvero specifiche aree nelle quali sono presenti una stazione di rifornimento e servizi di mobilità basati sull'idrogeno. L'AdSP, insieme a Port Mobility e CFFT, sta per realizzare e avviare, nel primo semestre 2025, l'Hydrogen Valley: autobus a idrogeno, stazione di ricarica e servizi per gli utenti del porto. I Signori giornalisti in indirizzo sono invitati a partecipare.



Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Massimiliano Grasso Responsabile Ufficio Comunicazione e Stampa tel. +39.0766.366212 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci, snc Antonio Fontanella Ufficio Comunicazione e Stampa tel. +39.0766.366316 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci, snc Giuliana Satta Ufficio Comunicazione e Stampa tel. +39.0766.366236 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci, snc Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

Nuova scogliera testata dalla mareggiata

Avanzano i lavori per l'apertura a sud: si delinea un nuovo volto per il litorale. La struttura, ancora in fase iniziale, danneggiata da onde e vento: ma ha protetto l'anfiteatro Daria Geggi CIVITAVECCHIA - Un nuovo orizzonte si sta delineando alla Marina. Stanno infatti procedendo a ritmo spedito i lavori per l'apertura a sud del porto, con la realizzazione, in questi giorni, della nuova scogliera che si sta pian piano stagliando all'altezza dell'antemurale. Un colpo d'occhio non indifferente, l'area che sta cambiando il suo volto e che, già mercoledì scorso, è stata messa alla prova dalla mareggiata che si è ha colpito il litorale. La scogliera è stata sì danneggiata, ma ha di fatto salvato l'antemurale, a differenza di quanto accaduto negli anni passati. «La struttura è in fase di costruzione - hanno infatti spiegato dall'Adsp - evidentemente non ha la sezione, ossia la sagoma, completa e definitiva e pertanto in questa fase può essere soggetta a danneggiamenti in caso si mareggiate importanti, come quella di mercoledì. La mareggiata proveniente dal 3-4 quadrante è stata particolarmente intensa in termini di altezza d'onda e con raffiche di vento oltre i 40 nodi». Le opere marittime esposte al moto ondoso purtroppo sono soggette a queste problematiche, ma «nulla di particolare, normale amministrazione - come hanno assicurato dall'Authority - Tale fattispecie per lo più non ingenera aggravio di spesa per l'amministrazione». Anzi, se si volesse dare una lettura positiva della situazione, «la nostra scogliera non in sagoma definitiva - hanno concluso - ha sicuramente salvaguardato la scogliera ed il muro dell'anfiteatro che altrimenti avrebbe corso seri rischi di essere danneggiato come accaduto anche nel recente passato». Sul molo c'è un via vai quotidiano di mezzi ed operai per un'opera da circa 80 milioni di euro di fondi Pnrr con il cantiere che, aperto a metà settembre, da cronoprogramma dovrebbe chiudersi il mese di novembre 2025 per procedere con il collaudo a maggio 2026. In questi giorni si sta scavando la scogliera per realizzare la vasca di colmata e l'invasamento per il nuovo antemurale. Il complesso dell'intervento prevede la realizzazione di una nuova Diga foranea con estensione verso la direttrice sud per 212 metri costituita da 8 cassoni lunghi 30 metri e larghi 20 per 1,4 metri di altezza per la creazione di una nuova imboccatura portuale larga 97 metri. In totale con la rimozione dell'attuale diga verranno rimossi circa 40.000 metri cubi di materiale, oltre dragaggio di circa 69.000 metri cubi e attività accessorie. Il nuovo collegamento con l'antemurale è una scogliera stradale di circa 190 metri con due assi stradali distinti uno a servizio del terminal crociere e l'altro a servizio dell'ambito storico posto sul lato sud del rilevato e percorsi pedonali. La realizzazione del nuovo accesso al bacino storico consentirà anche la realizzazione nell'ambito del molo di sottoflutto di una area di circa 14.000 mq che fungerà da raccordo con l'esistente passeggiata della Marina di Civitavecchia. Creando così uno spazio verde



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ricco di esperienze e attività, un nuovo polo attrattivo tra il porto storico e la città.

Premio Scafari: Civitavecchia celebra giornalismo, poesia e cultura nel centenario del maestro

Daria Geggi CIVITAVECCHIA - Un appuntamento imperdibile per gli amanti della cultura, un'occasione per celebrare il talento e l'impegno di giornalisti e poeti, e un omaggio a una figura che ha lasciato un segno indelebile nel mondo dell'informazione. La terza edizione del "Premio Scafari-Città di Civitavecchia", in programma il 12 dicembre prossimo alle 18 al teatro Traiano, organizzata ancora da Spaziolibroblog, Blue in the face e Book Faces e condotta da Gino Saladini - promette di essere un vero e proprio faro di cultura. «Perché la prima edizione è caratterizzata dall'entusiasmo - ha spiegato Marco Salomone di Book Faces - la seconda dalla volontà di confermare l'iniziativa e la terza rappresenta un trampolino di lancio per le edizioni future». Perché una cosa è certa: non ci si vuole fermare, quanto piuttosto far diventare il premio un evento istituzionalizzato, coinvolgendo ogni anno sempre più associazioni e realtà. Lo ha ribadito Fabrizio Barbaranelli, anima del premio, ricordando come anche Repubblica stia dimostrando un grande interesse attorno all'iniziativa che, anche quest'anno, vedrà premiati il "Miglior giornalista dell'anno" e il "Miglior poeta o poetessa", scelti da una giuria di qualità composta da Dacia Maraini, Maria Grazia Calandrone, Concita De Gregorio, Loredana Lipperini, Corrado Augias, Bruno Manfellotto, Nicola Porro e Maria Zeno, presieduta da Massimo Giannini, con presidente onorario Ezio Mauro. «In questi anni i nostri ospiti sono stati colpiti dalla risposta della città - ha aggiunto Barbaranelli - sono convinto che anche questa volta la vivacità di Civitavecchia non mancherà». Questo evento non è solo un premio, ma un tributo alla cultura e al giornalismo, un omaggio a Eugenio Scalfari nel centenario della sua nascita, «un simbolo di ciò che la cultura può fare per una comunità - come aggiunto da Enrico Maria Falconi - un vanto per la città, una cultura che porta benessere». L'evento gode del patrocinio di importanti enti come Comune, Regione Lazio, Città Metropolitana, **Adsp**, Fondazione Cariciv, Pro Loco, Fidapa e FAI. Tra gli sponsor anche Enel e Divento, la società che vuole sviluppare il parco eolico offshore. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



11/22/2024 19:29 DARIA GEGGI
Daria Geggi CIVITAVECCHIA - Un appuntamento imperdibile per gli amanti della cultura, un'occasione per celebrare il talento e l'impegno di giornalisti e poeti, e un omaggio a una figura che ha lasciato un segno indelebile nel mondo dell'informazione. La terza edizione del "Premio Scafari-Città di Civitavecchia", in programma il 12 dicembre prossimo alle 18 al teatro Traiano, organizzata ancora da Spaziolibroblog, Blue in the face e Book Faces e condotta da Gino Saladini - promette di essere un vero e proprio faro di cultura. «Perché la prima edizione è caratterizzata dall'entusiasmo - ha spiegato Marco Salomone di Book Faces - la seconda dalla volontà di confermare l'iniziativa e la terza rappresenta un trampolino di lancio per le edizioni future». Perché una cosa è certa: non ci si vuole fermare, quanto piuttosto far diventare il premio un evento istituzionalizzato, coinvolgendo ogni anno sempre più associazioni e realtà. Lo ha ribadito Fabrizio Barbaranelli, anima del premio, ricordando come anche Repubblica stia dimostrando un grande interesse attorno all'iniziativa che, anche quest'anno, vedrà premiati il "Miglior giornalista dell'anno" e il "Miglior poeta o poetessa", scelti da una giuria di qualità composta da Dacia Maraini, Maria Grazia Calandrone, Concita De Gregorio, Loredana Lipperini, Corrado Augias, Bruno Manfellotto, Nicola Porro e Maria Zeno, presieduta da Massimo Giannini, con presidente onorario Ezio Mauro. «In questi anni i nostri ospiti sono stati colpiti dalla risposta della città - ha aggiunto Barbaranelli - sono convinto che anche questa volta la vivacità di Civitavecchia non mancherà». Questo evento non è solo un premio, ma un tributo alla cultura e al giornalismo, un omaggio a Eugenio Scalfari nel centenario della sua nascita, «un simbolo di ciò che la cultura può fare per una comunità - come aggiunto da Enrico Maria Falconi - un vanto per la città, una cultura che porta benessere». L'evento gode del patrocinio di importanti enti come Comune, Regione Lazio, Città

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP MTCS - Workshop progetto LIFE3H

Martedì 26 novembre p.v. alle 9,30 presso la sala Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si terrà il workshop avente ad oggetto gli sviluppi in atto della mobilità a idrogeno nel contesto portuale e retroportuale di Civitavecchia. È, infatti, in corso il progetto LIFE3H (<https://www.life3h.eu/>) co-finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del Programma LIFE, il cui obiettivo è sviluppare Hydrogen Valley, ovvero specifiche aree nelle quali sono presenti una stazione di rifornimento e servizi di mobilità basati sull'idrogeno. L'AdSP, insieme a Port Mobility e CFFT, sta per realizzare e avviare, nel primo semestre 2025, l'Hydrogen Valley: autobus a idrogeno, stazione di ricarica e servizi per gli utenti del porto.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nuova scogliera testata dalla mareggiata

CIVITAVECCHIA - Un nuovo orizzonte si sta delineando alla Marina. Stanno infatti procedendo a ritmo spedito i lavori per l'apertura a sud del porto, con la realizzazione, in questi giorni, della nuova scogliera che si sta pian piano stagliando all'altezza dell'antemurale. Un colpo d'occhio non indifferente, l'area che sta cambiando il suo volto e che, già mercoledì scorso, è stata messa alla prova dalla mareggiata che si è ha colpito il litorale. La scogliera è stata sì danneggiata, ma ha di fatto salvato l'antemurale, a differenza di quanto accaduto negli anni passati. «La struttura è in fase di costruzione - hanno infatti spiegato dall'Adsp - evidentemente non ha la sezione, ossia la sagoma, completa e definitiva e pertanto in questa fase può essere soggetta a danneggiamenti in caso si mareggiate importanti, come quella di mercoledì. La mareggiata proveniente dal 3-4 quadrante è stata particolarmente intensa in termini di altezza d'onda e con raffiche di vento oltre i 40 nodi». Le opere marittime esposte al moto ondoso purtroppo sono soggette a queste problematiche, ma «nulla di particolare, normale amministrazione - come hanno assicurato dall'Authority - Tale fattispecie per lo più non ingenera aggravio di spesa per l'amministrazione». Anzi, se si volesse dare una lettura positiva della situazione, «la nostra scogliera non in sagoma definitiva - hanno concluso - ha sicuramente salvaguardato la scogliera ed il muro dell'anfiteatro che altrimenti avrebbe corso seri rischi di essere danneggiato come accaduto anche nel recente passato». Sul molo c'è un via vai quotidiano di mezzi ed operai per un'opera da circa 80 milioni di euro di fondi Pnrr con il cantiere che, aperto a metà settembre, da cronoprogramma dovrebbe chiudersi il mese di novembre 2025 per procedere con il collaudo a maggio 2026. In questi giorni si sta scavando la scogliera per realizzare la vasca di colmata e l'invasamento per il nuovo antemurale. Il complesso dell'intervento prevede la realizzazione di una nuova Diga foranea con estensione verso la direttrice sud per 212 metri costituita da 8 cassoni lunghi 30 metri e larghi 20 per 1,4 metri di altezza per la creazione di una nuova imboccatura portuale larga 97 metri. In totale con la rimozione dell'attuale diga verranno rimossi circa 40.000 metri cubi di materiale, oltre dragaggio di circa 69.000 metri cubi e attività accessorie. Il nuovo collegamento con l'antemurale è una scogliera stradale di circa 190 metri con due assi stradali distinti uno a servizio del terminal crociere e l'altro a servizio dell'ambito storico posto sul lato sud del rilevato e percorsi pedonali. La realizzazione del nuovo accesso al bacino storico consentirà anche la realizzazione nell'ambito del molo di sottoflutto di una area di circa 14.000 mq che fungerà da raccordo con l'esistente passeggiata della Marina di Civitavecchia. Creando così uno spazio verde ricco di esperienze e attività, un nuovo polo attrattivo tra il porto storico e la città. Commenti.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Premio Scalfari: Civitavecchia celebra giornalismo, poesia e cultura nel centenario del maestro

CIVITAVECCHIA - Un appuntamento imperdibile per gli amanti della cultura, un'occasione per celebrare il talento e l'impegno di giornalisti e poeti, e un omaggio a una figura che ha lasciato un segno indelebile nel mondo dell'informazione. La terza edizione del "Premio Scalfari-Città di Civitavecchia", in programma il 12 dicembre prossimo alle 18 al teatro Traiano, organizzata ancora da Spaziolibroblog, Blue in the face e Book Faces e condotta da Gino Saladini - promette di essere un vero e proprio faro di cultura. Premio Eugenio Scalfari Città di Civitavecchia, presentata la III edizione «Perché la prima edizione è caratterizzata dall'entusiasmo - ha spiegato Marco Salomone di Book Faces - la seconda dalla volontà di confermare l'iniziativa e la terza rappresenta un trampolino di lancio per le edizioni future». Perché una cosa è certa: non ci si vuole fermare, quanto piuttosto far diventare il premio un evento istituzionalizzato, coinvolgendo ogni anno sempre più associazioni e realtà. Lo ha ribadito Fabrizio Barbaranelli, anima del premio, ricordando come anche Repubblica stia dimostrando un grande interesse attorno all'iniziativa che, anche quest'anno, vedrà premiati il "Miglior giornalista dell'anno" e il "Miglior poeta o poetessa", scelti da una giuria di qualità composta da Dacia Maraini, Maria Grazia Calandrone, Concita De Gregorio, Loredana Lipperini, Corrado Augias, Bruno Manfellotto, Nicola Porro e Maria Zeno, presieduta da Massimo Giannini, con presidente onorario Ezio Mauro. «In questi anni i nostri ospiti sono stati colpiti dalla risposta della città - ha aggiunto Barbaranelli - sono convinto che anche questa volta la vivacità di Civitavecchia non mancherà». Questo evento non è solo un premio, ma un tributo alla cultura e al giornalismo, un omaggio a Eugenio Scalfari nel centenario della sua nascita, «un simbolo di ciò che la cultura può fare per una comunità - come aggiunto da Enrico Maria Falconi - un vanto per la città, una cultura che porta benessere». L'evento gode del patrocinio di importanti enti come Comune, Regione Lazio, Città Metropolitana, **Adsp**, Fondazione Cariciv, Pro Loco, Fidapa e FAI. Tra gli sponsor anche Enel e Divento, la società che vuole sviluppare il parco eolico offshore. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



11/22/2024 21:12 Daria Geggi

CIVITAVECCHIA - Un appuntamento imperdibile per gli amanti della cultura, un'occasione per celebrare il talento e l'impegno di giornalisti e poeti, e un omaggio a una figura che ha lasciato un segno indelebile nel mondo dell'informazione. La terza edizione del "Premio Scalfari-Città di Civitavecchia", in programma il 12 dicembre prossimo alle 18 al teatro Traiano, organizzata ancora da Spaziolibroblog, Blue in the face e Book Faces e condotta da Gino Saladini - promette di essere un vero e proprio faro di cultura. Premio Eugenio Scalfari Città di Civitavecchia, presentata la III edizione «Perché la prima edizione è caratterizzata dall'entusiasmo - ha spiegato Marco Salomone di Book Faces - la seconda dalla volontà di confermare l'iniziativa e la terza rappresenta un trampolino di lancio per le edizioni future». Perché una cosa è certa: non ci si vuole fermare, quanto piuttosto far diventare il premio un evento istituzionalizzato, coinvolgendo ogni anno sempre più associazioni e realtà. Lo ha ribadito Fabrizio Barbaranelli, anima del premio, ricordando come anche Repubblica stia dimostrando un grande interesse attorno all'iniziativa che, anche quest'anno, vedrà premiati il "Miglior giornalista dell'anno" e il "Miglior poeta o poetessa", scelti da una giuria di qualità composta da Dacia Maraini, Maria Grazia Calandrone, Concita De Gregorio, Loredana Lipperini, Corrado Augias, Bruno Manfellotto, Nicola Porro e Maria Zeno, presieduta da Massimo Giannini, con presidente onorario Ezio Mauro. «In questi anni i nostri ospiti sono stati colpiti dalla risposta della città - ha aggiunto Barbaranelli - sono convinto che anche questa volta la vivacità di Civitavecchia non mancherà». Questo evento non è solo un premio, ma un tributo alla cultura e al giornalismo, un omaggio a Eugenio Scalfari nel centenario della sua nascita, «un simbolo di ciò che la cultura può fare per una comunità - come aggiunto da Enrico Maria Falconi - un vanto per la città, una cultura che porta benessere». L'evento

(Sito) Ansa

Napoli

Vento forte, collegamenti difficili per Ischia e Procida

Il maltempo che continua ad imperversare in questi giorni rende anche oggi molto difficili i collegamenti marittimi nel golfo di Napoli dove, da stanotte, soffia un vento forte di Ponente. Fermi dunque nei **porti** tutti gli aliscafi e cancellate le relative corse programmate da Napoli Molo Beverello da e per i **porti** di Forio, Casamicciola, Ischia Porto e Procida così come quelli da Pozzuoli per Procida. Numerose anche le corse sospese delle navi per Ischia e Procida effettuate, sia da Napoli Porta di Massa che da Pozzuoli: le due isole restano attualmente collegate solo da pochi collegamenti operati coi traghetti. Probabili ulteriori cancellazioni anche per il resto della giornata così che per chi deve viaggiare oggi per mare è consigliabile consultare preventivamente call center e siti delle compagnie di navigazione per accertarsi della regolarità del servizio.


(Sito) Ansa

Vento forte, collegamenti difficili per Ischia e Procida



11/22/2024 09:49

Il maltempo che continua ad imperversare in questi giorni rende anche oggi molto difficili i collegamenti marittimi nel golfo di Napoli dove, da stanotte, soffia un vento forte di Ponente. Fermi dunque nei porti tutti gli aliscafi e cancellate le relative corse programmate da Napoli Molo Beverello da e per i porti di Forio, Casamicciola, Ischia Porto e Procida così come quelli da Pozzuoli per Procida. Numerose anche le corse sospese delle navi per Ischia e Procida effettuate, sia da Napoli Porta di Massa che da Pozzuoli: le due isole restano attualmente collegate solo da pochi collegamenti operati coi traghetti. Probabili ulteriori cancellazioni anche per il resto della giornata così che per chi deve viaggiare oggi per mare è consigliabile consultare preventivamente call center e siti delle compagnie di navigazione per accertarsi della regolarità del servizio.

Presentato l'Amalfi Coast Cruise Terminal: nuovo gestore per la Stazione Marittima

, nuovo gestore della Stazione Marittima. Durante l'evento, il management della società ha illustrato gli obiettivi strategici da perseguire durante la vigenza della concessione. È stato inoltre svelato il logo ufficiale, simbolo del progetto che punta a rafforzare il ruolo del porto di Salerno nel panorama crocieristico internazionale. La società, aggiudicataria della concessione, nata a seguito della fusione fra Salerno Cruises e Stazione Marittima, si pone l'obiettivo di valorizzare l'infrastruttura con interventi mirati e una gestione orientata a incrementare il flusso turistico e migliorare l'esperienza dei passeggeri. Amalfi Coast Cruise Terminal La presentazione "Si tratta di un'iniziativa importante - ha sottolineato il sindaco di Salerno, Vincenzo Napoli - che ha visto la fusione di Salerno Cruises con la stazione marittima, dando vita a questa nuova realtà. È un'ottimizzazione dei percorsi, un'integrazione tra le competenze e le risorse che ciascuna delle componenti porta in questa logica unitaria, più efficace anche dal punto di vista manageriale. Il nome richiama la Costa d'Amalfi, così come accade per l'aeroporto di Salerno, quasi a voler creare un aggancio simbolico tra le grandi infrastrutture che favoriscono l'avvio del turismo nella nostra città. Secondo le stime di chi ha fondato questa iniziativa, si prevede l'arrivo di 2 milioni e 400mila visitatori entro otto anni. Si tratta di cifre rilevanti, che testimoniano la capacità di Salerno, costruita nel corso del tempo, di proporsi come meta turistica di riferimento. Salerno è un hub di particolare importanza: la sua posizione geografica consente spostamenti rapidi verso le località più rilevanti della nostra provincia". "Abbiamo grandi aspettative - ha affermato Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale - e i dati della gestione precedente non sono stati solo confortanti, ma ottimi. Ora, con l'esperienza accumulata e con gli investimenti significativi che come autorità abbiamo realizzato e continueremo a realizzare nei prossimi mesi, il sistema complessivo, sia a Napoli che a Salerno, potrà crescere ulteriormente. Oggi siamo qui a Salerno per presentare alcuni programmi legati al futuro immediato. Due milioni e mezzo di passeggeri, complessivamente, rappresentano un dato straordinario. Basta pensare che dieci anni fa eravamo a soli 200.000 passeggeri. Questo risultato è eccezionale, sia per le crociere che per il traffico di traghetti e quello locale estivo".



11/22/2024 13:57

Alessandro Mazzaro

, nuovo gestore della Stazione Marittima. Durante l'evento, il management della società ha illustrato gli obiettivi strategici da perseguire durante la vigenza della concessione. È stato inoltre svelato il logo ufficiale, simbolo del progetto che punta a rafforzare il ruolo del porto di Salerno nel panorama crocieristico internazionale. La società, aggiudicataria della concessione, nata a seguito della fusione fra Salerno Cruises e Stazione Marittima, si pone l'obiettivo di valorizzare l'infrastruttura con interventi mirati e una gestione orientata a incrementare il flusso turistico e migliorare l'esperienza dei passeggeri. Amalfi Coast Cruise Terminal La presentazione "Si tratta di un'iniziativa importante - ha sottolineato il sindaco di Salerno, Vincenzo Napoli - che ha visto la fusione di Salerno Cruises con la stazione marittima, dando vita a questa nuova realtà. È un'ottimizzazione dei percorsi, un'integrazione tra le competenze e le risorse che ciascuna delle componenti porta in questa logica unitaria, più efficace anche dal punto di vista manageriale. Il nome richiama la Costa d'Amalfi, così come accade per l'aeroporto di Salerno, quasi a voler creare un aggancio simbolico tra le grandi infrastrutture che favoriscono l'avvio del turismo nella nostra città. Secondo le stime di chi ha fondato questa iniziativa, si prevede l'arrivo di 2 milioni e 400mila visitatori entro otto anni. Si tratta di cifre rilevanti, che testimoniano la capacità di Salerno, costruita nel corso del tempo, di proporsi come meta turistica di riferimento. Salerno è un hub di particolare importanza: la sua posizione geografica consente spostamenti rapidi verso le località più rilevanti della nostra provincia". "Abbiamo grandi aspettative - ha affermato Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del

Brindisi Report

Brindisi

Enel si appresta a lasciare Costa Morena: "Indennizzo per mancato arrivo delle navi"

La società ha formalizzato presso l'Autorità di sistema portuale la richiesta di proroga di concessione della banchina fino al 31 dicembre 2025, "al solo scopo di consentire lo smantellamento degli asset" BRINDISI - Enel ha formalizzato la richiesta di concessione fino al 31 dicembre 2025 della banchina di Costa Morena Est, "in assenza di un programma operativo che preveda l'arrivo di navi". Ciò vuol dire che la società smantellerà le proprie strutture presenti sul sito, in vista della dismissione della centrale Enel Federico II di Cerano, prevista sempre per fine 2025. Il cronoprogramma è chiarito nell'istanza di rinnovo della concessione demaniale, in scadenza il 31 dicembre 2024, che lo scorso 7 novembre è stata inoltrata all'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico meridionale. L'ente portuale, a sua volta, ha inoltrato la comunicazione all'amministrazione comunale di Brindisi. La dismissione delle attività La multinazionale gestisce superfici per un'estensione di oltre 32mila metri quadri, fra banchina di diga, dalla torre T17, nastri trasportatori N07 e N08, cabina elettrica e vasca di raccolta acqua, per l'espletamento delle operazioni portuali, consistenti nella movimentazione di solidi e combustibili destinati alla "Federico II" e "per/da i depositi Enel". La richiesta concessoria mira "al solo scopo - si legge nel documento dell'Authority - di consentire lo smantellamento degli asset presenti in ottemperanza ai titoli vigenti e secondo il cronoprogramma trasmesso, nel pieno rispetto dei termini previsti dal Pniec (Piano energia e clima). L'ammontare del canone per il mantenimento dell'area, a partire dall'1 gennaio 2025, è pari, per la componente fissa, a 1.375.578,49 euro. L'istanza è stata presentata, come detto, in assenza di un programma operativo che preveda l'arrivo di navi del porto. Già da un anno, del resto, le attività in banchina sono ferme. I carichi di carbone destinati alla centrale di Cerano sono un ricordo del passato. In banchina operano solo i lavoratori della ditta Sir, appaltatrice del servizio di movimentazione del carbone, rimasti in attività, in attesa, all'inizio del 2025, di aggiungersi ai colleghi già posti in cassa integrazione, per un totale di 74 unità. Indennità per mancato arrivo navi La concessione è "strettamente connessa alla chiusura del ciclo produttivo finalizzata allo smantellamento degli asset". Per questo è prevista una componente variabile del canone concessorio che avrà "una funzione indennitaria poiché andrà ad indennizzare l'ente gestore e tutto l'indotto della comunità portuale delle entrate connesse al traffico navale e alla movimentazione delle merci, che, in assenza di navi, non saranno conseguite". Tale componente variabile a sua volta si articola in un importo fissato in 300mila euro per l'assenza di un programma operativo e in una parte indennitaria, che sarà "determinata in misura percentuale sul totale del mancato introito discendente dall'arrivo delle navi e dalla movimentazione di carbone (tassa di ancoraggio, tassa erariale merci,



La società ha formalizzato presso l'Autorità di sistema portuale la richiesta di proroga di concessione della banchina fino al 31 dicembre 2025, "al solo scopo di consentire lo smantellamento degli asset" BRINDISI - Enel ha formalizzato la richiesta di concessione fino al 31 dicembre 2025 della banchina di Costa Morena Est, "in assenza di un programma operativo che preveda l'arrivo di navi". Ciò vuol dire che la società smantellerà le proprie strutture presenti sul sito, in vista della dismissione della centrale Enel Federico II di Cerano, prevista sempre per fine 2025. Il cronoprogramma è chiarito nell'istanza di rinnovo della concessione demaniale, in scadenza il 31 dicembre 2024, che lo scorso 7 novembre è stata inoltrata all'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico meridionale. L'ente portuale, a sua volta, ha inoltrato la comunicazione all'amministrazione comunale di Brindisi. La dismissione delle attività La multinazionale gestisce superfici per un'estensione di oltre 32mila metri quadri, fra banchina di diga, dalla torre T17, nastri trasportatori N07 e N08, cabina elettrica e vasca di raccolta acqua, per l'espletamento delle operazioni portuali, consistenti nella movimentazione di solidi e combustibili destinati alla "Federico II" e "per/da i depositi Enel". La richiesta concessoria mira "al solo scopo - si legge nel documento dell'Authority - di consentire lo smantellamento degli asset presenti in ottemperanza ai titoli vigenti e secondo il cronoprogramma trasmesso, nel pieno rispetto dei termini previsti dal Pniec (Piano energia e clima). L'ammontare del canone per il mantenimento dell'area, a partire dall'1 gennaio 2025, è pari, per la componente fissa, a 1.375.578,49 euro. L'istanza è stata presentata, come detto, in assenza di un programma operativo che preveda

Brindisi Report

Brindisi

parte variabile del canone di impresa **portuale**". La percentuale sarà stabilita dal comitato di gestione. Il futuro della banchina Dall'1 gennaio 2026, dunque, la cosiddetta banchina Enel resterà libera. Il futuro utilizzo dell'area sarà vagliato anche presso il tavolo per la decarbonizzazione di Brindisi istituito presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy. Lo scorso settembre, il dirigente ministeriale Amedeo Teti, nel corso di un incontro presso la prefettura di Brindisi, ha presentato 13 proposte di investimento nei settori della filiera delle energie rinnovabili (fotovoltaico, eolico, idrogeno verde), della logistica e dell'automotive, per un investimento totale pari a 700 milioni di euro e un impatto occupazionale da 2mila posti di lavoro. La banchina di Costa Morena sarebbe per fetta per ospitare una parte di queste attività. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.

Il Nautilus

Brindisi

A BRINDISI ARRIVA "PUGLIA DESTINATION GO - ORGANIZZIAMO IL TURISMO"

In Puglia prende forma una nuova organizzazione del turismo, industria che rappresenta parte fondamentale dell'economia regionale pari a circa un quarto del Prodotto Interno Lordo (PIL). Per raggiungere questo obiettivo, ed al contempo ascoltare tutti i territori, condividere le innovazioni e le strategie, ampliare il network, proseguirà la prossima settimana la seconda fase del percorso partecipativo "Puglia Destination Go - Organizziamo il Turismo", organizzato dall'Assessorato al Turismo della Regione Puglia che prevede in totale dieci tappe. Due gli appuntamenti della prossima settimana: a **Bari** lunedì 25 novembre nel padiglione 152 della Fiera del Levante, a Brindisi martedì 26 novembre nella Sala Gino Strada del Palazzo Granafei-Nervegna. Nelle prime cin que tappe tenutesi a Otranto, Lecce, Gallipoli, Vieste e Foggia agli incontri con l'Assessorato regionale al Turismo hanno partecipato centinaia di Comuni, stake holder pubblici e privati, che hanno risposto manifestando la vitalità del settore e l'interesse per il futuro della Puglia e dell'industria turistica regionale.

"Puglia Destination Go" rappresenta anche un'opportunità per aprire il confronto sulla governance delle destinazioni pugliesi, presentando modelli

operativi e casi di studio, illustrando come sia possibile strutturare e finanziare una DMO (Destination Management Organization) per potenziare lo sviluppo turistico locale. Gli appuntamenti coinvolgeranno specifici operatori: istituzioni, associazioni del Partenariato Economico e Sociale regionale ed enti pubblici parteciperanno su invito riservato, mentre gli operatori turistici privati potranno accreditarsi attraverso il servizio digitale nel DMS Puglia - fino ad esaurimento posti - dove saranno pubblicati i singoli eventi per tappa. Le DMO rappresentano un modello organizzativo innovativo, volto a coordinare tutti gli attori del turismo - dalle istituzioni agli operatori privati - per costruire un'offerta integrata, capace di gestire in maniera sinergica le destinazioni pugliesi. L'assessore regionale al Turismo Gianfranco Lopane illustrerà ai giornalisti obiettivi, strategie e novità.



In Puglia prende forma una nuova organizzazione del turismo, industria che rappresenta parte fondamentale dell'economia regionale pari a circa un quarto del Prodotto Interno Lordo (PIL). Per raggiungere questo obiettivo, ed al contempo ascoltare tutti i territori, condividere le innovazioni e le strategie, ampliare il network, proseguirà la prossima settimana la seconda fase del percorso partecipativo "Puglia Destination Go - Organizziamo il Turismo", organizzato dall'Assessorato al Turismo della Regione Puglia che prevede in totale dieci tappe. Due gli appuntamenti della prossima settimana: a Bari lunedì 25 novembre nel padiglione 152 della Fiera del Levante, a Brindisi martedì 26 novembre nella Sala Gino Strada del Palazzo Granafei-Nervegna. Nelle prime cin que tappe tenutesi a Otranto, Lecce, Gallipoli, Vieste e Foggia agli incontri con l'Assessorato regionale al Turismo hanno partecipato centinaia di Comuni, stake holder pubblici e privati, che hanno risposto manifestando la vitalità del settore e l'interesse per il futuro della Puglia e dell'industria turistica regionale. "Puglia Destination Go" rappresenta anche un'opportunità per aprire il confronto sulla governance delle destinazioni pugliesi, presentando modelli operativi e casi di studio, illustrando come sia possibile strutturare e finanziare una DMO (Destination Management Organization) per potenziare lo sviluppo turistico locale. Gli appuntamenti coinvolgeranno specifici operatori: istituzioni, associazioni del Partenariato Economico e Sociale regionale ed enti pubblici parteciperanno su invito riservato, mentre gli operatori turistici privati potranno accreditarsi attraverso il servizio digitale nel DMS Puglia - fino ad esaurimento posti - dove saranno pubblicati i singoli eventi per tappa. Le DMO rappresentano un modello organizzativo innovativo, volto a coordinare tutti gli attori del turismo - dalle istituzioni agli operatori privati - per costruire un'offerta integrata, capace di gestire in maniera sinergica le destinazioni pugliesi.

Gioia Tauro: la neo segretaria generale della UIL Senese in visita al presidente Agostinelli

(FERPRESS) Gioia Tauro, 22 NOV La neosegretaria generale della Uil, Maria Elena Senese, ha fatto visita al presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, accompagnata dal segretario regionale Uil Trasporti, Giuseppe Rizzo. In un'atmosfera di sinergica collaborazione, il presidente Andrea Agostinelli ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali del porto di Gioia Tauro, primo porto di transhipment d'Italia, in costante crescita dei traffici portuali. Nonostante, infatti, la crisi internazionale del Mar Rosso e le possibili ripercussioni determinate dagli effetti distorsivi della direttiva europea ETS, lo scalo calabrese chiuderà l'anno con una previsione di movimentazione che toccherà i 3.900.000 teus. Con lo sguardo, naturalmente, all'occupazione, il porto di Gioia Tauro rappresenta il punto di riferimento di numerosi lavoratori calabresi, grazie ad un'occupazione di circa 1600 dipendenti diretti e 3000 nell'indotto. Nel contempo, il presidente Andrea Agostinelli ha aggiornato la neo segretaria generale della Uil, Maria Elena Senese, in merito alle riunioni in corso con i Terminalisti e le aziende portuali di Gioia Tauro per la costituzione dell'azienda portuale ex art. 17 legge 84/94, al fine di fornire manodopera in caso di picchi di lavoro, dove confluiranno i 50 iscritti all'Agenzia portuale, in scadenza il prossimo 31 dicembre, e dove potranno essere, ulteriormente, iscritti altri addetti fino ad un numero massimo di 100 unità, e per la quale vi sono ampi margini di accordo tra le parti. Dal canto suo, la segretaria generale della Uil, Maria Elena Senese, ha manifestato l'intenzione di promuovere una tavola rotonda, a livello regionale con il coinvolgimento delle Istituzioni politiche, intorno ai temi dell'interporto di Gioia Tauro e delle reti di connessione fra i vari porti della Calabria. Nel dare il suo assenso all'iniziativa, presentata dalla segretaria generale Uil Senese, il presidente Andrea Agostinelli ha, altresì, aggiunto che, in quella sede, presenterà la bozza del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) che sarà approvato dall'Autorità portuale nelle prossime settimane.



Agostinelli incontra la neosegretaria generale della Uil

Giulia Sarti

GIOIA TAURO Il presidente dell'AdSp dei mari Tirreno meridionale e Ionio, accogliendo nella propria sede la neosegretaria generale della Uil, Maria Elena Senese, accompagnata dal segretario regionale Uil Trasporti, Giuseppe Rizzo, ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali del porto di Gioia Tauro, primo porto di transhipment d'Italia, in costante crescita dei traffici portuali. Nonostante, infatti, la crisi internazionale del Mar Rosso e le possibili ripercussioni determinate dagli effetti distorsivi della direttiva europea ETS, lo scalo calabrese chiuderà l'anno con una previsione di movimentazione che toccherà i 3.900.000 teus, confermandosi punto di riferimento di numerosi lavoratori calabresi, grazie ad un'occupazione di circa 1600 dipendenti diretti e 3000 nell'indotto. Il presidente Agostinelli ha aggiornato la neo segretaria generale in merito alle riunioni in corso con i terminalisti e le aziende portuali di Gioia Tauro per la costituzione dell'azienda portuale ex art. 17 legge 84/94, al fine di fornire manodopera in caso di picchi di lavoro, dove confluiranno i 50 iscritti all'Agenzia portuale, in scadenza il prossimo 31 Dicembre, e dove potranno essere, ulteriormente, iscritti altri addetti fino ad un numero massimo di 100 unità, e per la quale vi sono ampi margini di accordo tra le parti. Dal canto suo, Senese, ha manifestato l'intenzione di promuovere una tavola rotonda, a livello regionale con il coinvolgimento delle Istituzioni politiche, intorno ai temi dell'interporto di Gioia Tauro e delle reti di connessione fra i vari porti della Calabria. Nel dare il suo assenso all'iniziativa, Agostinelli ha aggiunto che, in quella sede, presenterà la bozza del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) che sarà approvato dall'Autorità portuale nelle prossime settimane.



Senese, segretaria generale della Uil ha fatto visita all'AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio

Nov 22, 2024 - La neo segretaria generale della Uil, Maria Elena Senese, ha fatto visita al presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, accompagnata dal segretario regionale Uil Trasporti, Giuseppe Rizzo. In un'atmosfera di sinergica collaborazione, il presidente Andrea Agostinelli ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali del porto di Gioia Tauro, primo porto di transhipment d'Italia, in costante crescita dei traffici portuali. Nonostante, infatti, la crisi internazionale del Mar Rosso e le possibili ripercussioni determinate dagli effetti distorsivi della direttiva europea ETS, lo scalo calabrese chiuderà l'anno con una previsione di movimentazione che toccherà i 3.900.000 teus. Con lo sguardo, naturalmente, all'occupazione, il porto di Gioia Tauro rappresenta il punto di riferimento di numerosi lavoratori calabresi, grazie ad un'occupazione di circa 1600 dipendenti diretti e 3000 nell'indotto. Nel contempo, il presidente Andrea Agostinelli ha aggiornato la neo segretaria generale della Uil, Maria Elena Senese, in merito alle riunioni in corso con i Terminalisti e le aziende portuali di Gioia Tauro per la costituzione dell'azienda portuale ex art. 17 legge 84/94, al

fine di fornire manodopera in caso di picchi di lavoro, dove confluiranno i 50 iscritti all'Agenzia portuale, in scadenza il prossimo 31 dicembre, e dove potranno essere, ulteriormente, iscritti altri addetti fino ad un numero massimo di 100 unità, e per la quale vi sono ampi margini di accordo tra le parti. Dal canto suo, la segretaria generale della Uil, Maria Elena Senese, ha manifestato l'intenzione di promuovere una tavola rotonda, a livello regionale con il coinvolgimento delle Istituzioni politiche, intorno ai temi dell'interporto di Gioia Tauro e delle reti di connessione fra i vari porti della Calabria. Nel dare il suo assenso all'iniziativa, presentata dalla segretaria generale Uil Senese, il presidente Andrea Agostinelli ha, altresì, aggiunto che, in quella sede, presenterà la bozza del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) che sarà approvato dall'Autorità portuale nelle prossime settimane.



Nov 22, 2024 - La neo segretaria generale della Uil, Maria Elena Senese, ha fatto visita al presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, accompagnata dal segretario regionale Uil Trasporti, Giuseppe Rizzo. In un'atmosfera di sinergica collaborazione, il presidente Andrea Agostinelli ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali del porto di Gioia Tauro, primo porto di transhipment d'Italia, in costante crescita dei traffici portuali. Nonostante, infatti, la crisi internazionale del Mar Rosso e le possibili ripercussioni determinate dagli effetti distorsivi della direttiva europea ETS, lo scalo calabrese chiuderà l'anno con una previsione di movimentazione che toccherà i 3.900.000 teus. Con lo sguardo, naturalmente, all'occupazione, il porto di Gioia Tauro rappresenta il punto di riferimento di numerosi lavoratori calabresi, grazie ad un'occupazione di circa 1600 dipendenti diretti e 3000 nell'indotto. Nel contempo, il presidente Andrea Agostinelli ha aggiornato la neo segretaria generale della Uil, Maria Elena Senese, in merito alle riunioni in corso con i Terminalisti e le aziende portuali di Gioia Tauro per la costituzione dell'azienda portuale ex art. 17 legge 84/94, al fine di fornire manodopera in caso di picchi di lavoro, dove confluiranno i 50 iscritti all'Agenzia portuale, in scadenza il prossimo 31 dicembre, e dove potranno essere, ulteriormente, iscritti altri addetti fino ad un numero massimo di 100 unità, e per la quale vi sono ampi margini di accordo tra le parti. Dal canto suo, la segretaria generale della Uil, Maria Elena Senese, ha manifestato l'intenzione di promuovere una tavola rotonda, a livello regionale con il coinvolgimento delle Istituzioni politiche, intorno ai temi dell'interporto di Gioia Tauro e delle reti di connessione fra i vari porti della Calabria. Nel dare il suo assenso all'iniziativa, presentata dalla segretaria generale Uil Senese, il presidente Andrea Agostinelli ha, altresì, aggiunto che, in quella sede, presenterà la bozza del Documento di

La Gazzetta Marittima

Olbia Golfo Aranci

Yachting in Sardegna, lo sviluppo

SASSARI - Lo "yachting" non è solo portualità l'importanza di questo settore per l'Italia è data dai numeri, basti ricordare che l'industria nautica di alta gamma genera annualmente un impatto economico diretto, indiretto e indotto di 27,7 miliardi di euro, con un effetto moltiplicatore economico di 2,7 volte. Solo in Sardegna, come emerge dal progetto dell'Università di Sassari in corso, "Osservazioni e analisi regionali dello yachting e dei porti turistici della Sardegna", ci sono oltre 3.500 aziende attive nel comparto della nautica da diporto con utili al 2023 di circa 15 milioni di euro. Da qui l'esigenza di elaborare uno studio approfondito per individuare le migliori politiche per lo sviluppo del comparto, condivise con il territorio e gli attori locali. La Sardegna potrebbe assumere un ruolo da protagonista assoluto nel mercato della grande nautica da diporto e del lusso sul mare. Ieri, venerdì, presso l'Aula Magna dell'Università di Sassari, nel Convegno "Porti turistici: asse fondamentale per il segmento dello yachting" è stato fatto il punto sulle prospettive di crescita del comparto dello yachting e delle filiere ad esso legate nella regione Sardegna, oltre a tracciarne lo stato dell'arte. Il convegno ha voluto rappresentare la fase

conclusiva del progetto "Osservazioni e analisi regionali dello yachting e dei porti turistici della Sardegna", condotto dal Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali dell'Università degli Studi di Sassari in collaborazione con Federagenti, Capitaneria di Porto di Olbia, Capitaneria di Porto di Cagliari e finanziato da Regione Sardegna. Dopo i saluti istituzionali del Magnifico Rettore dell'Università di Sassari Gavino Mariotti, dell'assessore alla Mobilità del Comune di Sassari Massimo Rizzu, della direttrice del Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali Giuliana Giuseppina Carboni e della Regione Sardegna, nella prima parte dei lavori sono intervenuti il presidente dell'Associazione Agenti Marittimi della Sardegna Giancarlo Acciaro, il direttore Marittimo e comandante del Porto di Cagliari, ca. (cp) Giovanni Stella, il direttore Marittimo e comandante del Porto di Olbia c.v. (cp) Gianluca D'Agostino, la responsabile scientifica del progetto professoressa Brunella Brundu, la professoressa Donatella Carboni, e molti altri. Nella seconda parte della giornata ci sono stati interventi, tra gli altri, del professore emerito Francesco Adamo, del marina manager e ceo Vasco De Cet, del presidente AssoYacht Michael Tirritto. "L'obiettivo del progetto - ha concluso la professoressa Brunella Brundu - è quello di contribuire alla conoscenza dello yachting in Sardegna, contestualizzandola nel bacino del Mediterraneo e in un'ottica di sviluppo del comparto. Dai dati e dalla loro analisi sono scaturite visioni complessive e complesse dello stato dei porti turistici e dello yachting a diversa scala di dettaglio geografico, la cui restituzione avverrà attraverso un report finale per la Regione Sardegna, che sarà possibile condividere con gli amministratori e gli



La Gazzetta Marittima

Olbia Golfo Aranci

attori locali".

Domani la corsa straordinaria per i passeggeri della Moby per Santa Teresa bloccati in Corsica

OLBIA. I passeggeri rimasti bloccati in in Corsica dopo il guasto della nave Giraglia della compagnia Moby che opera in regime di OSP sulla tratta Bonifacio-Santa Teresa di Gallura saranno riprotetti sulla tratta Ajaccio-Porto Torres con una corsa straordinaria programmata per sabato 23 novembre. Stesso discorso per chi invece doveva raggiungere la Corsica dalla Sardegna. Lo ha comunicato il vettore marittimo dopo la richiesta di risposte chiare avanzata a più riprese dall'Assessora regionale dei Trasporti Barbara Manca. I passeggeri in possesso di un regolare biglietto relativo alle corse non effettuate dopo il guasto potranno imbarcarsi senza alcun costo aggiuntivo secondo questo schema: - Porto Torres - Ajaccio con partenza alle ore 9:00 e arrivo alle 12:30 di sabato 23 novembre; - Ajaccio - Porto Torres con partenza alle ore 14.00 e arrivo alle ore 18.30. Sarà possibile inoltre presentare domanda di rimborso per i costi sostenuti da ogni passeggero a causa della cancellazione delle tratte. Tutte le informazioni sono reperibili sul sito di Moby o tramite call center al numero 0276028132. Nelle prossime ore sarà realizzato un banner apposito sul sito di Moby per consentire ai diretti interessati un facile reperimento di tutte le informazioni. Successivamente sarà attivato il collegamento Porto Vecchio - Golfo Aranci, operato con la nave Zaza, che sarà collaudata non appena le condizioni meteo lo consentiranno. L'inizio del servizio è stimato tra lunedì 25 e martedì 26 novembre. Moby ha detto di non essere in grado di fornire risposte certe sulla riattivazione del collegamento Bonifacio-Santa Teresa di Gallura, quello previsto dal regime di continuità territoriale marittima. L'unica nave in grado di servire questa tratta è proprio la Giraglia, la cui riparazione è in corso, ma senza certezze sulla data in cui sarà possibile il suo rientro in mare. "Come ho dichiarato martedì 19 novembre i disservizi causati da Moby su questa tratta sono molto gravi - commenta l'assessora Barbara Manca -. Decine e decine di passeggeri, rimasti bloccati e senza risposte, ci hanno contattato manifestando il loro disagio e la loro frustrazione per la situazione in corso. A loro va tutta la mia solidarietà e la vicinanza della Regione Sardegna. Ci siamo subito mossi per trovare una soluzione all'emergenza in corso e ora Moby si è finalmente attivata per permettere alle persone coinvolte un rientro a casa. Le soluzioni offerte non sono certo le migliori, ma al momento sono le uniche disponibili, anche perché non c'è disponibilità di traghetti di queste dimensioni che siano idonee al trasporto internazionale. Vigileremo con molta attenzione che i diritti dei passeggeri vengano rispettati, anche in termini di rimborsi. Domani incontrerò la mia collega della Corsica Flora Mattei per affrontare insieme il problema dal punto di vista strutturale". © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.

Olbia Notizie

Domani la corsa straordinaria per i passeggeri della Moby per Santa Teresa bloccati in Corsica

11/22/2024 11:47

OLBIA. I passeggeri rimasti bloccati in in Corsica dopo il guasto della nave Giraglia della compagnia Moby che opera in regime di OSP sulla tratta Bonifacio-Santa Teresa di Gallura saranno riprotetti sulla tratta Ajaccio-Porto Torres con una corsa straordinaria programmata per sabato 23 novembre. Stesso discorso per chi invece doveva raggiungere la Corsica dalla Sardegna. Lo ha comunicato il vettore marittimo dopo la richiesta di risposte chiare avanzata a più riprese dall'Assessora regionale dei Trasporti Barbara Manca. I passeggeri in possesso di un regolare biglietto relativo alle corse non effettuate dopo il guasto potranno imbarcarsi senza alcun costo aggiuntivo secondo questo schema: - Porto Torres - Ajaccio con partenza alle ore 9:00 e arrivo alle 12:30 di sabato 23 novembre; - Ajaccio - Porto Torres con partenza alle ore 14.00 e arrivo alle ore 18.30. Sarà possibile inoltre presentare domanda di rimborso per i costi sostenuti da ogni passeggero a causa della cancellazione delle tratte. Tutte le informazioni sono reperibili sul sito di Moby o tramite call center al numero 0276028132. Nelle prossime ore sarà realizzato un banner apposito sul sito di Moby per consentire ai diretti interessati un facile reperimento di tutte le informazioni. Successivamente sarà attivato il collegamento Porto Vecchio - Golfo Aranci, operato con la nave Zaza, che sarà collaudata non appena le condizioni meteo lo consentiranno. L'inizio del servizio è stimato tra lunedì 25 e martedì 26 novembre. Moby ha detto di non essere in grado di fornire risposte certe sulla riattivazione del collegamento Bonifacio-Santa Teresa di Gallura, quello previsto dal regime di continuità territoriale marittima. L'unica nave in grado di servire questa tratta è proprio la Giraglia, la cui riparazione è in corso, ma senza certezze sulla data in cui sarà possibile il suo rientro in mare. "Come ho dichiarato martedì 19 novembre i disservizi causati da Moby su questa tratta sono molto gravi - commenta l'assessora Barbara Manca -. Decine e decine di passeggeri, rimasti bloccati e senza risposte, ci hanno contattato manifestando il loro disagio e la loro frustrazione per la situazione in corso. A loro va tutta la mia solidarietà e la vicinanza della Regione Sardegna. Ci siamo subito mossi per trovare una soluzione all'emergenza in corso e ora Moby si è finalmente attivata per permettere alle persone coinvolte un rientro a casa. Le soluzioni offerte non sono certo le migliori, ma al momento sono le uniche disponibili, anche perché non c'è disponibilità di traghetti di queste dimensioni che siano idonee al trasporto internazionale. Vigileremo con molta attenzione che i diritti dei passeggeri vengano rispettati, anche in termini di rimborsi. Domani incontrerò la mia collega della Corsica Flora Mattei per affrontare insieme il problema dal punto di vista strutturale". © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.

Eolie, la nave dei rifiuti sfida il mare in tempesta fino a Milazzo per evitare disservizi

Stamane col mare in tempesta la nave dei rifiuti della Green Fleet da Lipari per **Milazzo** ha viaggiato con il mare in tempesta per non creare disservizi al servizio dei rifiuti già provato da mille difficoltà. «La nave - commenta Tindaro Fonti, responsabile della ditta che si occupa del servizio - ha dovuto sfidare il mare molto agitato perché da due giorni le Eolie erano quasi isolate e il viaggio si è reso necessario al fine di trasportare sulla terraferma i camions che trasportano la spazzatura ormai saturi da qualche giorno e diretti nella discarica di Catania. Un plauso al comandante Fabio Rinaldi ed al suo equipaggio per non interrompere un servizio di pubblica utilità». «E pensare - puntualizzano alcuni isolani - che ancora oggi a distanza di parecchio tempo tre navi ex Ngi risultano ancora sequestrate e potrebbero fare molto comodo alle isole di Sicilia».



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Il 103 e l'esodo dei giovani

Che cosa significa, nel contesto locale, fare rete, generare **sistema**, connettere distretti culturali, commerciali, industriali? A quali risorse economiche, valori identitari, piani strategici, modelli di relazioni sociali e istituzionali, attingere per sviluppare riflessione e azione? Come migliorare la qualità della vita? Desidero solo sfiorare i risultati della ultima classifica. A me queste classifiche non convincono. In ogni caso, vivere a Messina, nella città metropolitana di Messina, non mi sembra così pessimo, come la posizione 103 esprime.

Ovviamente, non mi sfugge il dramma dell'esodo di giovani (e meno giovani) in una realtà che demograficamente è sempre più depressa. Significherà qualcosa ma non dice tutto. Non dice tutto ma è la madre di tutte le sfide. Gli attori interpellati a raccogliere questa ed altre sfide sono chiamati a parlarsi. A parlarsi in maniera sistematica, in convocazione perpetua, in seduta aperta non ad incontrarsi per inaugurazioni o commemorazioni. Quali sono gli attori chiamati a fare quadrato? Certamente Comune, Ateneo, Camera di Commercio, **Autorità di Sistema**, Provveditorato, Ordini professionali, Curia, Prefettura, Asp. Fare quadrato in una circolarità virtuosa. Tra questi mi

permetto di segnalare che, a mio avviso, quello decisivo (per il legame ed il lievito) è l'Università. Perché? Presto detto. È il centro di gravità permanente del "capitale umano". L'università, prendendo a prestito una battuta da un film, non scommette sulla rovina del Paese per vincere. Passare da una città con l'Università a una città universitaria è stato tema affrontato dai tre candidati nell'ultima corsa al Rettorato. Le posizioni e le proposizioni rispetto alla c.d. "terza missione" non erano distanti e se distanza vi era appare - in questo scorcio di nuovo corso - accorciata dal fecondo tentativo di recuperare in distensione e collaborazione. Resta da accorciare la distanza con il territorio un territorio che deve poter essere competitivo. Leggo, nella presentazione di sintesi del nostro Ateneo, essenziali righe che richiamano - come giusto che sia - Tradizione e cambiamento al centro del Mediterraneo" caratterizzandosi l'Università di Messina, città cosmopolita, "da sempre per la qualità della ricerca e della didattica e per la propria vocazione internazionale" essendo "stata, fin dalle proprie origini, un luogo privilegiato per gli scambi tra culture diverse culture senza frontiere". Ecco, nella presentazione e nella comunicazione ma soprattutto nell'imprinting e organizzazione, non si può che auspicare un approccio ed un impianto impattante nel rapporto, di appartenenza bidirezionale, con la polis. Questo nodo va sciolto. L'Università, nella sua "terza missione" è, anzitutto, in rapporto con la città, con la società, con la comunità più prossima. Chiusa in un recinto di relazioni interne alla comunità scientifica, anche ove iper attenta agli studenti, efficacemente strutturata dal punto di vista amministrativo, consapevole della potenza come



Che cosa significa, nel contesto locale, fare rete, generare sistema, connettere distretti culturali, commerciali, industriali? A quali risorse economiche, valori identitari, piani strategici, modelli di relazioni sociali e istituzionali, attingere per sviluppare riflessione e azione? Come migliorare la qualità della vita? Desidero solo sfiorare i risultati della ultima classifica. A me queste classifiche non convincono. In ogni caso, vivere a Messina, nella città metropolitana di Messina, non mi sembra così pessimo, come la posizione 103 esprime. Ovviamente, non mi sfugge il dramma dell'esodo di giovani (e meno giovani) in una realtà che demograficamente è sempre più depressa. Significherà qualcosa ma non dice tutto. Non dice tutto ma è la madre di tutte le sfide. Gli attori interpellati a raccogliere questa ed altre sfide sono chiamati a parlarsi. A parlarsi in maniera sistematica, in convocazione perpetua, in seduta aperta ... non ad incontrarsi per inaugurazioni o commemorazioni. Quali sono gli attori chiamati a fare quadrato? Certamente Comune, Ateneo, Camera di Commercio, Autorità di Sistema, Provveditorato, Ordini professionali, Curia, Prefettura, Asp. Fare quadrato in una circolarità virtuosa. Tra questi mi permetto di segnalare che, a mio avviso, quello decisivo (per il legame ed il lievito) è l'Università. Perché? Presto detto. È il centro di gravità permanente del "capitale umano". L'università, prendendo a prestito una battuta da un film, non scommette sulla rovina del Paese per vincere. Passare da una città con l'Università a una città universitaria è stato tema affrontato dai tre candidati nell'ultima corsa al Rettorato. Le posizioni e le proposizioni rispetto alla c.d. "terza missione" non erano distanti e se distanza vi era appare - in questo scorcio di nuovo corso - accorciata dal fecondo tentativo di recuperare in distensione e collaborazione. Resta da accorciare la distanza con il territorio un territorio che deve poter essere competitivo. Leggo, nella presentazione di sintesi del nostro Ateneo, essenziali righe che richiamano - come giusto che sia - Tradizione e

Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

stazione appaltante non è. Quella comunità se passiva e apatica, proprio l'Università - da motore di innovazione, propulsore di trasferimento tecnologico e di transizione digitale, attrattore di investimenti, fucina di spin-off e le startup, diffusore di saperi anche oltre il perimetro accademico e di programmi di pubblico interesse, viatico dal provinciale all'universale, presidio di umanesimo e rinascimento - può trasformare in partecipativa, dinamica e qualificata nella impresa, nella intrapresa e nella occupazione, nella immissione di nuovi beni materiali e immateriali sul mercato e nella offerta di opportunità. Messina 2030? Messina 2040? Messina 2050? La risposta è "insieme" le Istituzioni tutte, ciascuna con le proprie prerogative ed attribuzioni, ciascuna con un proprio autorevole profilo, attorno all'Università (con i suoi flussi di persone e personalità, di idee e di ideali, di iniziative e di radicamenti, di scuole di pensiero e di piattaforme di lancio tra etica e business). Insieme vento ed evento. Una Università si al servizio della scienza, della didattica, della ricerca ma una Università che serve alla città una città che serve alla Università. Una effervescente città di luce, libertà, messa in discussione della **autorità** e della pigrizia. Emilio Fragale.

Pasqualino Monti: "Quello dell'Enav è un modello vincente. Perché non possiamo adattarlo alla portualità?"

"Enav, in quanto azienda e non ente pubblico, si confronta in modo autorevole con i grandi player di mercato e ciò è dimostrato dal fatto che oggi vendiamo la nostra tecnologia in più di cento Paesi nel mondo realizzando un grande valore aggiunto per il Paese, frutto, non bisogna dimenticarlo, dello status di azienda pubblica oltre che quotata" "Chi mi conosce sa che il mio modo di approcciare il mestiere di presidente di Autorità portuale è sempre stato molto manageriale e poco burocratico, sebbene l'ente pubblico richiami più burocrazia che managerialità. Quando sono arrivato in Enav ho speso i primi due mesi per comprendere l'azienda sia dal punto di vista del mercato di riferimento, sia dal punto di vista dell'essere azienda quotata". Pasqualino Monti da un anno e mezzo è amministratore delegato di Enav. Già presidente di Assoporti e del porto di **Civitavecchia**, fra pochi mesi concluderà il suo mandato al vertice dell'Adsp di Palermo. "Enav - dice al Secolo XIX - gestisce un'infrastruttura complessa perché immateriale e quindi il fattore tecnologico è straordinariamente importante: da un lato, la sfida è quella di continuare a investire nel core business e quindi nel mercato regolato, migliorando performance economiche e operative. Dall'altro, altrettanto affascinante, quella di far crescere l'azienda nei mercati internazionali e quindi vendere nel mondo la propria innovazione tecnologica. Dopo un anno e mezzo, posso definirmi davvero molto soddisfatto". Lei, prima della sua nomina a Palermo, è stato al vertice del porto di **Civitavecchia** e di Assoporti. Ci sono analogie tra queste esperienze e quella in Enav? "Moltissime, a partire dal fatto che quello marittimo e quello dell'aviazione sono due mercati fortemente regolati. La grande differenza consiste nella natura giuridica. In Enav, azienda pubblica e quotata, da amministratore delegato devi dialogare molto con la comunità finanziaria e devi farlo in modo molto diverso rispetto a quello che si usa con le aziende del settore portuale. Però le affinità fra i due comparti sono davvero tante: per Enav - che ha come riferimento regolatorio l'Enac, ovvero l'Ente nazionale dell'aviazione civile - le controparti sono le compagnie aeree, i terminalisti aeroportuali, gli altri service provider. Nel settore marittimo (che ha come riferimento regolatorio il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture) le controparti sono le compagnie di navigazione e i terminalisti portuali e tutte le aziende che operano nel cluster". Enav gestisce l'infrastruttura spazio aereo attraverso quattro centri di controllo di area e 45 torri di controllo in altrettanti aeroporti. "Sì, ed essendo un'azienda quotata il suo approccio al mercato è decisamente più dinamico rispetto a un ente pubblico non economico (che per altro non ha nulla di non economico). Enav, in quanto azienda e non ente pubblico, si confronta in modo autorevole con i grandi player di mercato e ciò è dimostrato dal fatto che oggi vendiamo la nostra tecnologia in più di cento Paesi nel mondo realizzando un grande



"Enav, in quanto azienda e non ente pubblico, si confronta in modo autorevole con i grandi player di mercato e ciò è dimostrato dal fatto che oggi vendiamo la nostra tecnologia in più di cento Paesi nel mondo realizzando un grande valore aggiunto per il Paese, frutto, non bisogna dimenticarlo, dello status di azienda pubblica oltre che quotata" "Chi mi conosce sa che il mio modo di approcciare il mestiere di presidente di Autorità portuale è sempre stato molto manageriale e poco burocratico, sebbene l'ente pubblico richiami più burocrazia che managerialità. Quando sono arrivato in Enav ho speso i primi due mesi per comprendere l'azienda sia dal punto di vista del mercato di riferimento, sia dal punto di vista dell'essere azienda quotata". Pasqualino Monti da un anno e mezzo è amministratore delegato di Enav. Già presidente di Assoporti e del porto di Civitavecchia, fra pochi mesi concluderà il suo mandato al vertice dell'Adsp di Palermo. "Enav - dice al Secolo XIX - gestisce un'infrastruttura complessa perché immateriale e quindi il fattore tecnologico è straordinariamente importante: da un lato, la sfida è quella di continuare a investire nel core business e quindi nel mercato regolato, migliorando performance economiche e operative. Dall'altro, altrettanto affascinante, quella di far crescere l'azienda nei mercati internazionali e quindi vendere nel mondo la propria innovazione tecnologica. Dopo un anno e mezzo, posso definirmi davvero molto soddisfatto". Lei, prima della sua nomina a Palermo, è stato al vertice del porto di Civitavecchia e di Assoporti. Ci sono analogie tra queste esperienze e quella in Enav? "Moltissime, a partire dal fatto che quello marittimo e quello dell'aviazione sono due mercati fortemente regolati. La grande differenza consiste nella natura giuridica. In Enav, azienda pubblica e quotata, da amministratore delegato devi dialogare molto con la comunità finanziaria e devi farlo in modo molto diverso rispetto a quello che si usa con le aziende del settore portuale. Però le affinità fra i

The Medi Telegraph

Palermo, Termini Imerese

valore aggiunto per il Paese, frutto, non bisogna dimenticarlo, dello status di azienda pubblica oltre che quotata. Dalla mia posizione privilegiata, mi sorge spontaneo l'interrogativo: perché il futuro di un settore così strategico come quello portuale non può ripercorrere uno schema analogo?". Quindi che portualità immagina? "È necessario ragionare in un'ottica di sistema Italia, superando i localismi e i particolarismi legati ai campanili. Il nostro modello di portualità è caratterizzato da una diffusione capillare, e i dati dovrebbero essere considerati in una prospettiva nazionale. Noi abbiamo la fortuna di avere una portualità diffusa al servizio della seconda manifattura d'Europa. Molti pensano che sia una sfortuna, ma questa è la nostra peculiarità: garantiamo un'offerta portuale qualificata ma che deve iniziare a ragionare come sistema-Paese, lasciandosi alle spalle inutili parcellizzazioni. Per questo motivo dico che avere un player nazionale controllato dal pubblico ma che si misura col mercato, può consentire una pianificazione e una programmazione differenti per la realizzazione di una offerta infrastrutturale adeguata alla domanda del mercato. Tutto ciò si traduce in diversi miliardi di euro recuperabili per le casse dello Stato". Si parla insistentemente di una ennesima riforma della legge di settore, con un possibile processo di privatizzazione e di accorpamento degli enti portuali. Lei cosa ne pensa al riguardo? "È essenziale avviare quanto prima un dialogo non sull'ennesima riforma, ma sulla riforma: quella autentica, indispensabile. È paradossale constatare come, ogni volta che si propone un cambiamento di natura giuridica, si ricorra immediatamente al termine 'privatizzazione' come spauracchio. Una parte del settore, anziché sfruttare l'opportunità di evolversi, di migliorare le proprie performance e di intraprendere un percorso di vera riforma, preferisce rifugiarsi in una narrativa difensiva, insinuando che ogni proposta sia un passo verso la privatizzazione. Una reazione che, francamente, lascia perplessi. Si distorce la realtà, si alimentano falsità e si genera inutile preoccupazione tra i lavoratori, tutto allo scopo di mantenere lo status quo. Un paradosso che finisce per danneggiare proprio coloro che si afferma di voler tutelare: i lavoratori stessi. Oggi Enav può beneficiare di economie di scala incredibili e può uscire dai confini nazionali: basti pensare che siamo presenti in oltre 100 paesi nel mondo. Ecco, io credo che la portualità abbia bisogno di un'azienda che possa pianificare, curare gli investimenti, essere un interlocutore forte dei big player, governare il processo di crescita intermodale". La politica ha capito la strada da intraprendere? "Io sono un manager nominato dalla politica, e ne ho grande rispetto. Ho lavorato in questo settore per 20 anni, e mi permetto là dove mi viene richiesto di mettere a disposizione la mia esperienza. Credo e spero che i tempi siano maturi per un reale cambio di passo".

PITTALIS-TEDDE: NAUTICA DA DIPORTO A RISCHIO. FORZA ITALIA LAVORA PER INTEGRAZIONE NORMATIVA

(AGENPARL) - ven 22 novembre 2024 PITTALIS-TEDDE: NAUTICA DA DIPORTO A RISCHIO. FORZA ITALIA LAVORA PER INTEGRAZIONE NORMATIVA Roma, 23 novembre 2024 -In pericolo le concessioni portuali. Occorre una integrazione normativa-. Il Segretario regionale di Forza Italia e

Vice Presidente della Commissione Giustizia della Camera On. Pietro Pittalis e il Consigliere Nazionale Marco Tedde prendono posizione sulla legge di conversione del decreto, in vigore dal 15 novembre, che ha prorogato al 30 settembre 2027 le concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per attività turistico-ricreative e sportive. Legge che non prevede la proroga delle concessioni per la realizzazione e la gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto, inclusi i punti d'ormeggio, che invece erano contenute nel precedente testo. "Quasi tutte le concessioni portuali scadranno alla fine del 2024 -segnalano gli esponenti azzurri-. Da allora l'attività di tante imprese sarà a rischio in quanto la nuova norma esclude le loro concessioni dalla proroga al 2027. Peraltro, anche secondo la giurisprudenza del Consiglio di Stato nel novero delle concessioni di beni con finalità turistico-ricreative non sono

ricomprese quelle di beni destinati a **porti** turistici, approdi e punti di ormeggio destinati alla nautica da diporto - precisano da Forza Italia-. "Pittalis e Tedde sottolineano che la nuova norma è il risultato del costruttivo confronto con la Commissione Europea per cancellare la procedura di infrazione avviata dalla stessa Commissione. Il motivo dell'esclusione risiederebbe nel fatto che solo le concessioni demaniali per attività turistico-ricreative sono oggetto di procedura di infrazione europea in quanto ritenute non in linea con la Direttiva europea sui servizi del mercato interno. La collaborazione tra Roma e Bruxelles ha consentito di trovare un punto di equilibrio tra la necessità di aprire il mercato delle concessioni e l'opportunità di tutelare le legittime aspettative dei concessionari balneari, permettendo di concludere un'annosa e complessa questione di grande rilevanza per il Paese. "E' indispensabile che il Parlamento chiarisca e integri il vigente quadro normativo con i necessari riferimenti alle concessioni dei **porti** turistici, approdi e punti di ormeggio destinati alla nautica da diporto. Forza Italia è al lavoro per sensibilizzare il MIT affinché estenda la proroga anche alle concessioni portuali -chiudono Pittalis e Tedde-. Inviato da iPhone Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.



La Russia prioritizza il controllo e lo sviluppo nell'Artico nella sua politica marittima

La Russia continua a rafforzare il proprio impegno strategico nell'Artico, con l'obiettivo dichiarato di mantenere il controllo della regione e accelerarne lo sviluppo economico e infrastrutturale. Durante la prima riunione della commissione del Consiglio di Stato sulla protezione degli interessi nazionali nell'Artico, Nikolay Patrushev, assistente presidenziale russo e presidente del Consiglio marittimo, insieme al vice primo ministro Yury Trutnev, ha delineato le priorità chiave della politica marittima nazionale russa. Focus su sicurezza e controllo strategico. La riunione si è concentrata sull'analisi delle minacce alla sicurezza nazionale nell'Artico, evidenziando in particolare il contesto politico-militare e internazionale della regione. "È essenziale garantire il controllo della Russia sul suo territorio artico, sulla piattaforma continentale e sulla rotta del Mare del Nord", ha affermato il Consiglio marittimo russo in una dichiarazione ufficiale. La rotta del Mare del Nord, che collega l'Europa all'Asia attraverso il passaggio artico, è una delle vie di navigazione più strategiche del mondo, con un ruolo crescente nel commercio globale. La Russia considera cruciale la protezione di questa infrastruttura, sia per motivi economici che di sicurezza nazionale. Esplorazione economica e sviluppo infrastrutturale. Un altro obiettivo delineato è l'accelerazione dell'esplorazione economica e dello sviluppo infrastrutturale della regione artica. La zona è ricca di risorse naturali, tra cui petrolio, gas e minerali preziosi, e rappresenta una parte centrale della strategia economica russa. L'investimento nell'infrastruttura artica, come **porti**, ferrovie e capacità di estrazione, è considerato essenziale per sostenere l'economia nazionale e rafforzare la posizione geopolitica della Russia. Inoltre, il governo russo punta a migliorare le condizioni socio-economiche nelle comunità artiche, molte delle quali affrontano sfide significative a causa del clima rigido e dell'isolamento geografico. Un contesto internazionale complesso. La politica russa nell'Artico si svolge in un contesto internazionale sempre più teso. L'area è diventata un punto di interesse strategico non solo per gli stati artici, ma anche per potenze globali come Cina e Stati Uniti, che vedono l'Artico come un teatro chiave per risorse e rotte commerciali. La Russia considera le sue iniziative nell'Artico una risposta necessaria alla crescente presenza militare e alle ambizioni economiche degli altri attori nella regione. Secondo gli analisti, l'Artico non è solo una questione di sviluppo economico per Mosca, ma anche un pilastro della sua strategia di difesa, soprattutto in un momento di crescenti tensioni geopolitiche. Implicazioni globali. Le priorità strategiche russe nell'Artico potrebbero avere un impatto significativo sugli equilibri geopolitici e sull'ambiente. Mentre la Russia intensifica le sue attività nella regione, le preoccupazioni ambientali legate allo scioglimento dei ghiacci e all'aumento delle attività industriali stanno attirando l'attenzione.



Agenparl

Focus

della comunità internazionale. Con la competizione globale per il controllo dell'Artico in aumento, il ruolo della regione come fulcro di risorse e rotte strategiche sembra destinato a crescere, rendendo l'Artico una delle aree più cruciali e contese del XXI secolo. Comments are closed.

Il Nautilus

Focus

Il settore del trasporto container affronta la transizione ecologica con navi a doppia alimentazione

(Foto courtesy by DNV) Lo shipping internazionale ha un preciso obiettivo: sostituire 2,5 miliardi di barili di petrolio; analisti del settore a confronto con i dati del Registro Navale norvegese Det Norske Veritas (DNV) Høvik, Norway. L'ottava edizione del DNV 'Maritime Forecast to 2050' (2024) offre una valutazione pragmatica del percorso verso la decarbonizzazione del trasporto marittimo, consentendo agli stakeholder di prendere decisioni informate e investimenti strategici oggi. Fornisce una visione indipendente delle tecnologie e dei combustibili che plasmano il futuro del panorama energetico del trasporto marittimo. Il rapporto include un'analisi della futura disponibilità di combustibili a zero emissioni di carbonio e di stoccaggio del carbonio, insieme a stime su quanto il trasporto marittimo possa ridurre il consumo di energia. Il rapporto completo è consultabile sul sito ufficiale di DNV. Sul fronte dello shipping internazionale, le compagnie di navigazione di container come Maersk, CMA e COSCO hanno ordinato centinaia di nuove navi negli ultimi anni per aiutare il loro settore a ridurre le emissioni di gas serra (GHG) e per soddisfare la crescente domanda da parte dei clienti e delle Autorità di regolamentazione di tutto il mondo. I loro ordini, tuttavia, riflettono l'incertezza su quale carburante della vasta gamma dei 'verdi' diventerà lo standard nei decenni a venire, e se le forniture saranno abbastanza economiche e abbondanti da mantenere in esercizio le loro flotte. La decarbonizzazione del trasporto marittimo è importante per gli sforzi globali per combattere il cambiamento climatico perché rappresenta circa il 3% dei gas serra globali, ma realizzarla sarà difficile e costoso, richiedendo miliardi di dollari di investimenti in nuove navi e nella produzione di carburante. L'Organizzazione Marittima Internazionale delle Nazioni Unite ha fissato l'obiettivo di azzerare le emissioni dell'industria marittima entro il 2050, ma i responsabili politici hanno finora fornito poco supporto o indicazioni su come le aziende dovrebbero arrivarci, lasciando il futuro del mercato un mistero. "Nessun singolo carburante o tecnologia domina", ha dichiarato Knut Orbeck-Nilssen, CEO di Maritime presso la Società norvegese di Certificazione Navale DNV. Di fronte a questa realtà, gli operatori delle grandi navi che trasportano migliaia di container pieni di mobili, televisori, scarpe e giocattoli destinati ad aziende come Walmart, Amazon, IKEA e Nike stanno coprendo le loro strategie di sviluppo aumentando gli ordini di motori ibridi progettati per diversi tipi di carburante verde, ma che consentono loro anche di ripiegare sul petrolio se quei combustibili verdi non sono disponibili o sono troppo costosi. Le compagnie di navigazione di container avevano ordini in sospeso per 522 nuove navi a doppia alimentazione al 31 ottobre, secondo i dati di DNV. Di questi, 303 sono progettati per funzionare con gas naturale liquefatto (GNL), 216 sono destinati a bruciare metanolo, due utilizzerebbero idrogeno e uno sarebbe



(Foto courtesy by DNV) Lo shipping internazionale ha un preciso obiettivo: sostituire 2,5 miliardi di barili di petrolio; analisti del settore a confronto con i dati del Registro Navale norvegese Det Norske Veritas (DNV) Høvik, Norway. L'ottava edizione del DNV 'Maritime Forecast to 2050' (2024) offre una valutazione pragmatica del percorso verso la decarbonizzazione del trasporto marittimo, consentendo agli stakeholder di prendere decisioni informate e investimenti strategici oggi. Fornisce una visione indipendente delle tecnologie e dei combustibili che plasmano il futuro del panorama energetico del trasporto marittimo. Il rapporto include un'analisi della futura disponibilità di combustibili a zero emissioni di carbonio e di stoccaggio del carbonio, insieme a stime su quanto il trasporto marittimo possa ridurre il consumo di energia. Il rapporto completo è consultabile sul sito ufficiale di DNV. Sul fronte dello shipping internazionale, le compagnie di navigazione di container come Maersk, CMA e COSCO hanno ordinato centinaia di nuove navi negli ultimi anni per aiutare il loro settore a ridurre le emissioni di gas serra (GHG) e per soddisfare la crescente domanda da parte dei clienti e delle Autorità di regolamentazione di tutto il mondo. I loro ordini, tuttavia, riflettono l'incertezza su quale carburante della vasta gamma dei 'verdi' diventerà lo standard nei decenni a venire, e se le forniture saranno abbastanza economiche e abbondanti da mantenere in esercizio le loro flotte. La decarbonizzazione del trasporto marittimo è importante per gli sforzi globali per combattere il cambiamento climatico perché rappresenta circa il 3% dei gas serra globali, ma realizzarla sarà difficile e costoso, richiedendo miliardi di dollari di investimenti in nuove navi e nella produzione di carburante. L'Organizzazione Marittima Internazionale delle Nazioni Unite ha fissato l'obiettivo di azzerare le emissioni dell'industria marittima entro il 2050, ma i responsabili politici hanno finora fornito

Il Nautilus

Focus

attrezzato per utilizzare l'ammoniaca, secondo i dati. Rebecca Galanopoulos, analista senior dei contenuti presso il fornitore Veson Nautical (società di software e servizi marittimi), ha affermato che il 65% degli ordini di navi portacontainer nel 2024 riguardava motori a doppia alimentazione rispetto a solo il 4% nel 2018. "I principali operatori del trasporto marittimo stanno rendendo le loro flotte a prova di futuro", ha affermato. Il settore marittimo brucia ogni anno circa 2,5 miliardi di barili di olio combustibile pesante ricavato dagli avanzzi economici della produzione di benzina, diesel e carburante per aerei. La decarbonizzazione dell'intero settore marittimo potrebbe costare oltre 100 miliardi di dollari all'anno e raddoppiare i prezzi del carburante del settore, secondo la Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo. Sebbene le 6.643 navi dell'industria del trasporto marittimo di container rappresentino una piccola frazione della flotta globale, hanno un impatto sproporzionato sul clima perché viaggiano più velocemente e consumano più carburante rispetto ad altre navi, hanno detto gli esperti di navigazione. Le compagnie di navigazione di container sono ora all'avanguardia della spinta verde, avendo ordinato più del doppio del numero di navi a carburante alternativo rispetto a qualsiasi altro settore cargo, come petroliere o portarinfuse, secondo DNV. Nel frattempo, la maggior parte delle navi che funzionano con combustibili fossili convenzionali possono funzionare anche con biodiesel ricavato da olio da cucina usato e altri prodotti. Ma si prevede che le forniture saranno di gran lunga inferiori a quelle necessarie per l'industria marittima. CMA CGM, che annovera Walmart come uno dei principali clienti, è tra quelli che si sono assicurati alcune forniture. L'azienda ha registrato una riduzione del 50% delle emissioni di anidride carbonica per container utilizzando il biodiesel, ha dichiarato Heather Wood, vicepresidente della sostenibilità del vettore francese. Allo stesso tempo, l'azienda sta aggiungendo il biometano, noto anche come gas naturale rinnovabile, al suo mix di combustibili. "Stiamo andando nella giusta direzione. Sarà solo un portafoglio di opzioni", ha detto Wood, che ha aggiunto che CMA CGM sta investendo 15 miliardi di dollari in nuove navi che possono funzionare con una varietà di combustibili più puliti. Le navi GNL a doppia alimentazione costituiscono ora la maggior parte degli ordini di navi portacontainer. Nonostante sia un combustibile fossile, il GNL può ridurre le emissioni di gas serra fino al 23% perché brucia in modo più pulito rispetto ai combustibili tradizionali delle navi, secondo DNV. Gli ambientalisti e gli scienziati del clima sono molto meno entusiasti, però, perché la produzione, il trasporto e l'utilizzo del GNL possono portare a perdite di metano, un potente gas che riscalda il pianeta, nell'atmosfera. Lo stesso vale per il gas naturale rinnovabile, catturato dalla decomposizione di rifiuti animali e vegetali. La svizzera MSC, leader del settore con una flotta di oltre 800 navi di proprietà e noleggate, afferma che il GNL ha una catena di approvvigionamento relativamente certa e affidabile rispetto ad altri combustibili per il trasporto marittimo a basse emissioni di carbonio. E, come la maggior parte dei suoi colleghi, ha ordinato navi GNL a doppia alimentazione. All'inizio di quest'anno, la tedesca Hapag-Lloyd si è aggiudicata un contratto biennale per la fornitura di spedizioni alimentate a biometano a base di rifiuti per la

Il Nautilus

Focus

Zero Emission Maritime Buyers Alliance, che comprende importanti spedizionieri come Amazon, IKEA e Nike. Jo Friedmann, vicepresidente della ricerca sulla catena di approvvigionamento presso Rystad Energy, ha affermato che i combustibili di transizione come il GNL potrebbero "svolgere un ruolo piuttosto importante fino al 2035 o al 2040". Nel frattempo, i dirigenti chiedono a gran voce una regolamentazione globale che crei maggiore certezza e promuova gli investimenti nel mercato dei carburanti verdi per i decenni a venire. Vogliono scadenze globali per l'eliminazione graduale dei combustibili sporchi, incentivi governativi per la produzione e l'uso di combustibili a basse emissioni di carbonio e sanzioni per i ritardatari nell'adozione di combustibili più puliti. Inoltre, diverse aziende stanno investendo in altri combustibili alternativi come il metanolo verde e l'ammoniaca, combustibili a base di idrogeno prodotti utilizzando energia da fonti rinnovabili come il solare e l'eolico. CMA CGM, la danese Maersk, la taiwanese Evergreen e la cinese COSCO stanno acquistando navi che possono funzionare con metanolo verde. COSCO e CMA CGM, nel frattempo, stanno lavorando a un progetto per l'approvvigionamento, la fornitura e la consegna di metanolo verde nei principali porti della Cina. E MSC sta equipaggiando una parte non divulgata delle sue nuove navi GNL con serbatoi compatibili con l'ammoniaca.

Informare

Focus

AD Ports prosegue nella sua campagna di investimenti in Egitto

Accordo per realizzare un'area industriale di 20 chilometri quadrati a East Port Said Il gruppo portuale, marittimo e logistico emiratense AD Ports prosegue la sua campagna di investimenti in Egitto con la firma di un memorandum of understanding con la Suez Canal Economic Zone (SCZONE) per realizzare, sviluppare e gestire un'area industriale di 20 chilometri quadrati a East Port Said, allo sbocco sul Mediterraneo del canale di Suez. Negli ultimi tre anni AD Ports, inaugurando la propria espansione sui mercati internazionali, è entrata prepotentemente in quello egiziano con l'acquisizione delle compagnie marittime nazionali Transmar, TCI e Safina del 4 luglio 2022). Inoltre il gruppo emiratense ha sottoscritto contratti di concessione a lungo termine per sviluppare e gestire terminal crociere nei **porti** del Mar Rosso di Safaga, Hurghada, Al Sokhna e Sharm El-Sheikh e per costruire e gestire un porto multipurpose a Safaga e un terminal ro-ro ad Al Sokhna del 10 novembre 2020 marzo e 27 dicembre 2023 e 9 gennaio.



Masucci, presidente bis

Umberto Masucci ROMA - Nel corso dell'ultima, recente assemblea dei Propeller Clubs, svoltasi venerdì a La Spezia, Umberto Masucci è stato rieletto presidente del The International Propeller Clubs Italia per il triennio 2024/2027. "Il prossimo mandato - ha detto tra l'altro Masucci - continuerà all'insegna delle tante attività nazionali ed internazionali e sarà particolarmente dedicato alle idee delle nuove generazioni." Il primo appuntamento del Propeller è previsto per giovedì 5 Dicembre a Roma con l'incontro dei Clubs con gli stakeholders nazionali. Per il 2025 sono già previsti, oltre ai consueti impegni, due importanti convegni nazionali: la terza edizione di Shipping, Transport & Intermodal a cura del Propeller di **Genova** e di Telenord a Rapallo il 31 Gennaio e 1 febbraio ;e la nona edizione di Shipping & Logistic Meets Industry del Propeller a Milano il 3 e 4 Marzo. Allo studio anche due importanti Missioni internazionali: in Albania, in occasione del rientro di nave Amerigo Vespucci dal giro del mondo in aprile, e in Francia con un meeting in autunno. "Siamo orgogliosi dei 26 Clubs sparsi sul territorio nazionale - ha concluso Masucci - dei 1.400 soci rappresentanti il mondo dello shipping, della portualità e della logistica. Un gran risultato se si pensa che all'inizio, circa 40 anni fa, i Clubs erano soltanto 8." Il Propeller, conclude Umberto Masucci, continua ad essere luogo di discussione e di idee al servizio del Cluster marittimo, portuale e logistico italiano.



Assemblea UNIPORT sulla rete porti

ROMA L'assemblea pubblica UNIPORT, sulle tematiche più urgenti dello shipping e della portualità. Era stata convocata a Roma per il 27 novembre ma è stata improvvisamente rinviata, due giorni fa, a data da destinarsi. Motivo? Si ritiene che ci siano state consultazioni con il governo in relazione al tema principe del momento, la riforma. Ad oggi il programma rimane quello annunciato. Focus dell'evento sarà il tema: **Porti** italiani, una rete di imprese al servizio del Paese e dell'Europa. Oltre al saluto di benvenuto del Presidente del CNEL Renato Brunetta e alla relazione del presidente UNIPORT Pasquale Legora de Feo sono previsti gli interventi di: Nicola Carlone comandante generale Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera; Pierpaolo Ribuffo coordinatore della Struttura Tecnica di Missione per le Politiche del Mare; Paolo Pessina presidente Federagenti; Ignazio Messina a.d. di Ignazio Messina & C. S.p.A., vice presidente UNIPORT; Vincenzo Franza a.d. di Caronte & Tourist S.p.A. Sono annunciati anche gli interventi istituzionali di Edoardo Rixi, vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e, in attesa di conferma definitiva, del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Uno dei temi più attesi è la disamina dei lavori per arrivare alla riforma nazionale della riforma portuale, da tempo annunciata e sulla quale continua un acceso dibattito in tutte le sedi, comprese le AdSP, per le quali si leggano anche l'intervento di Rixi riportato su questo stesso giornale si prospettano varie ipotesi di modifica, accorpamento e anche eventuale di semi-privatizzazione secondo il modello spagnolo.



Terminals Teu, analisi 2023

MILANO Il Centro Studi Fedespedit ha appena diffuso l'8° edizione della sua analisi economico finanziaria sui terminal container, le strutture in cui vengono gestiti e movimentati i container marittimi. L'indagine prende in esame le performance economico-finanziarie delle società di gestione dei principali terminal italiani, settore che ha un ruolo sempre più cruciale nel sistema portuale italiano e internazionale, oggetto di grande interesse da parte delle compagnie marittime. L'analisi di quest'anno fotografa l'andamento di 18 terminal italiani nell'anno 2023: Ancona (Adriatic Container Terminal), Civitavecchia (Roma Terminal Container), Genova (Bettolo, Terminal Contenitori Porto di Genova Sech e Voltri Terminal Europa), La Spezia (La Spezia Container Terminal e Terminal del Golfo), Livorno (Terminal Darsena Toscana e Lorenzini & C), Napoli (Co.Na.Te.Co, Flavio Gioia Spa, Società Terminal Container), Salerno (Salerno Container Terminal), Ravenna (Terminal Container Ravenna), Savona (Vado Gateway) **Trieste** (**Trieste** Marine Terminal) e Venezia (Venezia Container Terminal Vecon e Terminal Intermodale Venezia). Non è presente Medcenter S.p.A. (Gioia Tauro) in quanto, alla data di pubblicazione del presente report, il bilancio 2023 non è ancora disponibile. Lo studio integrale I terminal container in Italia: un'analisi economico-finanziaria è disponibile sul sito di Fedespedit, nella sezione Centro Studi. Per quanto riguarda le performance operative, nel 2023 i 19 terminal presi in esame (Gioia Tauro Medcenter compreso) hanno movimentato complessivamente 9,828 milioni di Teu l'87% del totale italiano (11,295 milioni di Teu) su una superficie totale di 5,763 milioni di metri quadrati e avvalendosi di 117 gru da banchina; rispetto al 2022, i terminal hanno registrato una diminuzione complessiva dell'1,6% in termini di Teu movimentati. Le migliori performance, in termini percentuali, sono state realizzate dai terminal di Savona Vado Gateway (+40,3%), La Spezia Terminal del Golfo (+13,9%), Venezia Terminal Container (+10,6%), Genova Sech (+10,3%) e Salerno Container Terminal (+10,1%). In flessione Genova Bettolo (-30,5%), Terminal Intermodale Venezia (-32,7%), Ancona (-33,7%). Per quanto riguarda, invece, le performance economico-finanziarie le società terminalistiche hanno risentito della flessione del traffico container del 2,4% nel 2023. Le società hanno chiuso il 2023 con 820 milioni di euro di fatturato (una contrazione del 20,6% rispetto al 2022) e un risultato finale di 71 milioni di euro (-44,5%). Come noto il 2023 è stato un anno difficile per i porti italiani, che hanno registrato una flessione del traffico container del 2,4%. Tale andamento si è riflesso, inevitabilmente, sui risultati delle società terminaliste che nel complesso hanno realizzato un fatturato di 820,8 Mio.EUR, contro i 1.034,1 Mio.EUR del 2022 (-20,6%), con un risultato finale di 71 milioni di euro (-44,5%). Vale ricordare che i terminal LOR-LI, TFG-NA, SOT-NA svolgono anche altre attività portuali oltre la gestione container. I dipendenti impiegati sono stati in totale 3.474 e hanno



generato un fatturato pro-capite di circa 236mila , con un costo del lavoro di 60mila euro.

Armatori alla sfida sulla carta?

LIVORNO Può sembrare un controsenso, in tempi nei quali tutti o quasi spingono per cancellare i giornali su carta, smaterializzandoli sul web. Eppure: non solo la carta stampata sembra resistere, ma ci sono segnali di una nuova stagione. Nella quale, tra l'altro, i grandi gruppi armatoriali sembrano interessarsi oltre che dei container e dei ro/ro anche delle pagine scritte, quelle secondo l'antico detto romano scripta manent. Capisco che potrei essere accusato, sempre per dirla in latinorum, di Cicero pro domo sua: la nostra vetusta Gazzetta è tra le poche ormai rimaste anche sulla carta stampata, e finché ce lo lasciano fare, ne siamo orgogliosi. Ma queste sono considerazioni personali, avulse dal tema. Il quale, come dice il nostro titolo, riguarda l'interesse dei gruppi armatoriali alle testate giornalistiche. È ormai noto al volgo e all'inclita che MSC, primo gruppo armatoriale al mondo, è diventato proprietario del glorioso quotidiano di **Genova**. Non chiedeteci perché: certo è che non per incrementare le notizie di cronaca nera, che ai tempi d'oro dei quotidiani si guadagnavano sommari alle edicole (oggi in fase di dismissione) a lettere cubitali. Un quotidiano storico di una grande città che vive di un grandissimo porto aiuta a far capire alla gente, appunto, l'importanza per la vita quotidiana, per il presente e per il futuro delle banchine e di chi ci lavora. Fine del pistolotto: adesso vado sulle ipotesi. Come quella della voce che sta circolando in queste ore su un interesse di un altro grande gruppo armatoriale su un altro storico giornale di un altro storico porto. Il gossip, alimentato da un passi-pissi-bao-bao sempre più diffuso, si riferirebbe all'interesse del Gruppo Grimaldi allo storico quotidiano livornese, che sembra navigare in acque burrascose (come del resto la quasi totalità dei quotidiani di media diffusione). Un gossip che nei aggancia anche alle indiscrezioni secondo le quali nel suddetto quotidiano sarebbero in corso dure riduzioni del corpo poligrafici e ipotesi di smart working per bel corpo giornalistico, insomma lavorare da casa se volete lavorare. Sono solo chiacchiere, buttate lì per far male? Il fatto è che circolano. E se avessero una base di verità nell'interesse del Gruppo Grimaldi, potrebbero trovare una spiegazione speculare su quanto avvenuto a **Genova** da parte di MSC. A pensar male (se è pensar male, n.d.r.) diceva il divo Andreotti si fa peccato: ma quasi sempre s'azzecca. Aspettiamo. (A.F.)



Circle nel progetto DEUS

MILANO - Circle S.p.A., PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan a capo dell'omonimo gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per la digitalizzazione del settore portuale e della logistica intermodale e nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica - annuncia la propria partecipazione nel progetto DEUS di ricerca e sviluppo con un contributo a fondo perduto da parte di F.I.L.S.E., soggetto tecnico che supporta e assiste la Regione Liguria e gli altri enti territoriali liguri nella progettazione, definizione e attuazione delle politiche e degli interventi a sostegno del sistema economico ligure. Il progetto, che ha ottenuto un contributo a fondo perduto di oltre 566.000 euro, vede la partecipazione di un consorzio di eccellenza composto, oltre che da Circle, da Laghezza S.p.A; Università degli Studi di **Genova**; NSI S.r.l IDATA Group S.r.l. L'iniziativa mira a sviluppare soluzioni innovative per ottimizzare i processi logistici portuali, con particolare focus sull'automazione, la digitalizzazione e la sostenibilità ambientale. Circle metterà a disposizione le proprie competenze in tema di dati, progetti e soluzioni software nel settore portuale. Partecipando come uno dei principali partner strategici, Circle riceverà circa 140.000 euro per il proprio apporto al progetto, sia per la ricerca industriale che per lo sviluppo sperimentale. L'iniziativa è stata approvata nell'ambito di un programma di agevolazioni concesso dalla Regione Liguria, il cui contributo mira a sostenere investimenti ammissibili che spaziano dalla realizzazione di prototipi e dimostratori tecnologici all'acquisizione di strumentazione avanzata.



L'agenzia di Viaggi

Focus

Ncl cancella 38 crociere su tre navi

Norwegian Cruise Line ha avvertito agenti di viaggi e clienti della cancellazione di 38 crociere a bordo di tre delle sue navi - Norwegian Jewel, Norwegian Star e Norwegian Dawn - in un periodo che va tra novembre 2025 e aprile 2026. Si tratta di itinerari in parte già venduti. Le crociere cancellate a bordo di Norwegian Jewel comprendono itinerari che sarebbero dovuti partire tra il 23 novembre 2025 e il 5 aprile 2026. La nave in questione avrebbe dovuto offrire 16 crociere di durata compresa fra 5 e 14 notti ai Caraibi e alle Bahamas con partenza da Tampa. Per Norwegian Star, invece, le cancellazioni includono l'intera stagione in Sudamerica e Antartide, che prevedeva 11 crociere tra il 20 novembre 2025 e il 14 aprile 2026. Le partenze a bordo di Norwegian Dawn includono le crociere programmate tra il 2 novembre 2025 e il 12 aprile 2026 in Africa e Asia; la nave avrebbe dovuto offrire 11 crociere con tappe in **porti** dell'Oceano Indiano, del sud est asiatico, del Medio Oriente. Non sono stati ancora resi noti i programmi di viaggio sostitutivi. Gli ospiti riceveranno comunicazioni con i dettagli dei cambiamenti di programmazione della flotta e potranno ricevere un rimborso monetario completo. Le commissioni per gli adv saranno protette per tutte le prenotazioni pagate per intero e la compagnia offrirà agli ospiti uno sconto del 10% sotto forma Future Cruise Credit (Fcc). Norwegian ha anche cancellato una partenza a bordo di Norwegian Sun nel 2025 motivandola con la riorganizzazione della flotta e due di Norwegian Getaway nel 2026 a causa di un noleggio.



Assiterminal, dopo un anno di trattative firmato il verbale di accordo per il contratto dei portuali

da redazione

Siglato il verbale di accordo che costituisce la linea guida applicativa per le aziende e i lavoratori dei porti sui diversi aspetti del rinnovo contrattuale fra le delegazioni trattanti, riunite presso Assoport, delle rappresentanze datoriali e sindacali, a seguito dell'approvazione dell'ipotesi di accordo dello scorso 8 ottobre da parte sia dei lavoratori che degli organismi di governance associativi. Un anno di trattative, di confronto a volte anche molto acceso, alcuni scioperi ma anche alcuni momenti di dialettica tesa anche all'interno delle rispettive delegazioni, ha dichiarato il Presidente di Assiterminal Tomaso Cognolato hanno finalmente portato a questo momento che ristabilisce la centralità del nostro contratto in un contesto che ha sempre più bisogno di stabilità e di regole uguali per tutti. Ribadiamo la presenza di elementi di novità, in tema welfare e apprendistato che aprono a strumenti di modernità anche il nostro settore, oltre a un equilibrio economico per i lavoratori che confermano il nostro contratto tra i più favorevoli (chechè ne dicano alcuni) preservando comunque un equilibrio sui costi aziendali, tenuto conto del contesto commerciale in stasi da anni, come più volte ribadito, numeri alla

mano, da tutte le associazioni del cluster aggiunge il Direttore Ferrari Nel corso di questo rinnovo Assiterminal e ALIS hanno condiviso l'opportunità di mettere a frutto una parte del loro Protocollo di intesa, così come era già a suo tempo stato accordato nel Protocollo di intesa tra Assiterminal e Assologistica. Giuliana Brucato in qualità di membro del Consiglio direttivo di Alis e di Assiterminal, ha affiancato Luigi Robba, Luca Trevisan e il direttore Alessandro Ferrari nel corso della trattativa. Un ringraziamento particolare va, oltre alla costanza e capacità di mediazione di Alessandro, a Luca Becce che più volte ha garantito e preservato la tenuta e l'equilibrio del percorso, in tutte le sue fasi, anche nei momenti più delicati, conclude Cognolato. 'Vorrei ringraziare il nostro Consigliere Giuliana Brucato per l'intenso lavoro svolto a fianco di Assiterminal in questo periodo di delicata trattativa, avendo sempre chiaro l'obiettivo di tutela delle imprese e dei lavoratori del settore che ALIS persegue da sempre e che rappresenta anche il fulcro del Protocollo di intesa siglato pochi mesi fa tra la nostra Associazione ed Assiterminal' ha dichiarato il Direttore Generale di ALIS Marcello Di Caterina.



Shipping Italy

Focus

Banca Patrimoni Sella & C. si è presentata all'armamento italiano

Economia Allo Ship Day organizzato da Confitarma l'istituto ha spiegato quali strumenti e risorse è pronto a mettere a disposizione delle aziende della blue economy di Redazione SHIPPING ITALY Lo ShipDay organizzato da Confitarma a **Napoli** a fine ottobre è stato anche l'occasione di presentarsi per alcune imprese 'new entry' nel mondo armatoriale che intendono farsi spazio ed espandere la propria attività anche nel comparto dei trasporti marittimi. Tra queste spiccava ad esempio Banca Patrimoni Sella, società del gruppo Sella specializzata nella gestione e amministrazione dei patrimoni della clientela privata e istituzionale. Antonio Martello, capo area territoriale della sede di **Napoli**, a SHIPPING ITALY spiega quali siano le considerazioni che hanno spinto l'istituto di credito a intervenire direttamente all'evento organizzato dalla Confederazione Italiana Armatori. Partiamo dal raccontare perché Banca Patrimoni Sella era presente all'ultima assemblea di Confitarma in qualità di espositore e speaker? "La nostra partecipazione all'assemblea di Confitarma nasce dalla volontà di rafforzare il legame con il settore armatoriale, uno dei pilastri dell'economia italiana. Il nostro intervento, come espositore e speaker, ha mirato a sottolineare il ruolo della banca come partner strategico per le aziende che operano nel mondo dello shipping. Abbiamo voluto evidenziare il nostro impegno nel fornire soluzioni tailor-made, un approccio che ci permette di rispondere alle specifiche esigenze di un settore complesso e in continua evoluzione come quello della navigazione. La nostra presenza conferma anche l'importanza che attribuiamo alla blue economy, considerata una leva strategica per uno sviluppo economico sostenibile." Che tipo di servizi in concreto l'istituto intende proporre al mondo dello shipping e più precisamente delle società armatoriali? "Siamo presenti sul mercato con un'ampia gamma di servizi integrati, che spaziano dall'investment banking al venture capital, dal wealth management alla consulenza patrimoniale. In un settore ad alta intensità di capitale come lo shipping, il ricorso a fonti di finanziamento alternative, oltre a quelle tradizionali, è diventato una necessità imprescindibile. La nostra divisione di Corporate e Investment Banking (Cib) è pronta a offrire un supporto completo, mettendo a disposizione una vasta gamma di servizi. Ci occupiamo di advisory, non solo in ambito M&A, ma anche della strutturazione ed emissione di mini bond, basket bond, Esg bond e di ogni altra forma di finanza strutturata, sostenibile e alternativa al credito bancario tradizionale." Con quante e quali controparti del mondo armatoriale già oggi Banca Patrimoni Sella lavora? "Collaboriamo attivamente con numerose realtà del settore armatoriale, privilegiando aziende di piccole e medie dimensioni, fortemente radicate nel territorio. La nostra passione e il legame con il mare ci vedono protagonisti di numerose iniziative, tra cui spicca la regata Lunga Bolina, da noi organizzata, che ogni anno attira centinaia di professionisti



Economia Allo Ship Day organizzato da Confitarma l'istituto ha spiegato quali strumenti e risorse è pronto a mettere a disposizione delle aziende della blue economy di Redazione SHIPPING ITALY Lo ShipDay organizzato da Confitarma a Napoli a fine ottobre è stato anche l'occasione di presentarsi per alcune imprese 'new entry' nel mondo armatoriale che intendono farsi spazio ed espandere la propria attività anche nel comparto dei trasporti marittimi. Tra queste spiccava ad esempio Banca Patrimoni Sella, società del gruppo Sella specializzata nella gestione e amministrazione dei patrimoni della clientela privata e istituzionale. Antonio Martello, capo area territoriale della sede di Napoli, a SHIPPING ITALY spiega quali siano le considerazioni che hanno spinto l'istituto di credito a intervenire direttamente all'evento organizzato dalla Confederazione Italiana Armatori. Partiamo dal raccontare perché Banca Patrimoni Sella era presente all'ultima assemblea di Confitarma in qualità di espositore e speaker? "La nostra partecipazione all'assemblea di Confitarma nasce dalla volontà di rafforzare il legame con il settore armatoriale, uno dei pilastri dell'economia italiana. Il nostro intervento, come espositore e speaker, ha mirato a sottolineare il ruolo della banca come partner strategico per le aziende che operano nel mondo dello shipping. Abbiamo voluto evidenziare il nostro impegno nel fornire soluzioni tailor-made, un approccio che ci permette di rispondere alle specifiche esigenze di un settore complesso e in continua evoluzione come quello della navigazione. La nostra presenza conferma anche l'importanza che attribuiamo alla blue economy, considerata una leva strategica per uno sviluppo economico sostenibile." Che tipo di servizi in concreto l'istituto intende proporre al mondo dello shipping e più precisamente delle società armatoriali? "Siamo presenti sul mercato con un'ampia gamma di servizi integrati, che spaziano dall'investment banking al venture capital, dal wealth management alla consulenza patrimoniale. In un settore ad alta

Shipping Italy

Focus

e imprenditori, anche del mondo dello shipping. Questo evento non rappresenta solo un'importante occasione di networking, ma è anche una testimonianza concreta del nostro impegno nel costruire relazioni solide e durature con le controparti di un settore strategico come quello armatoriale." A quale target di aziende l'istituto guarda con interesse? "Più che un criterio quantitativo, privilegiamo un approccio qualitativo. Cerchiamo di instaurare rapporti con aziende, famiglie e imprenditori che condividono la nostra visione a lungo termine. Siamo interessati a partner che riconoscono il valore di una gestione patrimoniale olistica, orientata alla crescita sostenibile e al consolidamento delle loro attività. Questo ci permette di lavorare con realtà dinamiche, capaci di adattarsi ai cambiamenti del mercato e disposte a costruire progetti di sviluppo ambiziosi." Banca Patrimoni Sella intenderà proporsi anche come finanziatore per l'acquisto di asset navali o per operazioni di M&A nel mondo della logistica e dei trasporti? "Siamo molto incuriositi e interessati alla possibilità di supportare operazioni strategiche nel settore della logistica e dei trasporti, incluse quelle relative all'acquisto di asset navali. Tuttavia, più che semplici finanziatori, ci consideriamo partner. Il nostro obiettivo è costruire collaborazioni solide che possano generare valore condiviso nel lungo termine. Anche in questo caso, l'indipendenza dell'azienda ci consente di offrire soluzioni personalizzate e svincolate da logiche predefinite, garantendo flessibilità e rapidità decisionale." N.C. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Shipping Italy

Focus

BeyondIT si rivolge agli agenti marittimi con una soluzione per ridurre i tempi di sosta delle navi

Economia La proposta è di utilizzare il nuovo canale di comunicazione EMSWe in modo semplice ed efficace, integrandolo con i sistemi esistenti e garantendo che i dati trasmessi siano completi e affidabili di Redazione SHIPPING ITALY "La nave nel futuro" potrà ridurre i tempi di sosta in porto quantomeno per una semplificazione delle pratiche burocratiche. È questo, infatti, uno degli obiettivi della startup innovativa Beyondit che all'ultimo Ship Day organizzato da Confitarma a **Napoli** si è messa in mostra di fronte agli stakeholders del comparto marittimo-portuale. Il target a cui la società si rivolge in questo momento sono soprattutto le agenzie marittime. "Beyond IT è stata fondata circa 5 anni fa da un gruppo di manager e ingegneri software con una lunga esperienza nello sviluppo di software di qualità, maturata presso laboratori di grandi compagnie internazionali leader globali nel settore dell'Information Technology" spiega a SHIPPING ITALY uno dei fondatori, Marco Morucci. "La sfida che abbiamo deciso di affrontare - aggiunge - è stata quella di fare leva sulla nostra esperienza e sulla passione per progettare e implementare software di qualità, offrendo ai nostri clienti un'esperienza utente eccellente e soluzioni software all'avanguardia, affidabili e sicure". L'azienda adotta "un approccio out of the box per identificare soluzioni a problemi complessi" grazie anche a un team che ha già ottenuto oltre 30 brevetti e, negli ultimi 3 anni, ha acquisito competenze significative nell'ambito EMSWe, partecipando a tavoli di lavoro in Europa. "La nostra visione e missione è quella di consentire ai dichiaranti di utilizzare questo nuovo canale di comunicazione (EMSWe) in modo semplice ed efficace, integrandolo con i sistemi esistenti e garantendo che i dati trasmessi siano completi e affidabili. Questo non solo permetterà di coglierne i benefici immediati, ma contribuirà anche a costruire una risorsa strategica il cui valore continuerà a crescere nel tempo" prosegue spiegando Morucci. Aggiungendo che stanno "già lavorando a un progetto di sviluppo software per massimizzare i vantaggi introdotti dall'EMSWe e, più in generale, per facilitare le operazioni marittime. Abbiamo già intervistato diverse agenzie marittime in Italia e continueremo a raccogliere informazioni su necessità e requisiti, con l'obiettivo di proporre soluzioni innovative. Siamo determinati a costruirci un'identità come fornitori di soluzioni per il settore marittimo: la sfida è ambiziosa, ma siamo molto motivati e pronti a investire". Alessandro Scotti, chief technical officer di Beyondit, a sua volta ha precisato che sarà possibile inviare dichiarazioni e ricevere risposte attraverso un canale diretto tra il sistema del dichiarante e quello delle autorità, senza la necessità di usare una interfaccia utente. Si tratta di un passo importante verso l'automazione dei processi, in grado di semplificare il lavoro degli operatori coinvolti, velocizzare il disbrigo delle pratiche e ridurre i tempi di sosta delle navi". Secondo Scotti "i benefici possono essere ancora più significativi.



11/22/2024 13:13

Nicola Capuzzo

Economia La proposta è di utilizzare il nuovo canale di comunicazione EMSWe in modo semplice ed efficace, integrandolo con i sistemi esistenti e garantendo che i dati trasmessi siano completi e affidabili di Redazione SHIPPING ITALY "La nave nel futuro" potrà ridurre i tempi di sosta in porto quantomeno per una semplificazione delle pratiche burocratiche. È questo, infatti, uno degli obiettivi della startup innovativa Beyondit che all'ultimo Ship Day organizzato da Confitarma a Napoli si è messa in mostra di fronte agli stakeholders del comparto marittimo-portuale. Il target a cui la società si rivolge in questo momento sono soprattutto le agenzie marittime. "Beyond IT è stata fondata circa 5 anni fa da un gruppo di manager e ingegneri software con una lunga esperienza nello sviluppo di software di qualità, maturata presso laboratori di grandi compagnie internazionali leader globali nel settore dell'Information Technology" spiega a SHIPPING ITALY uno dei fondatori, Marco Morucci. "La sfida che abbiamo deciso di affrontare - aggiunge - è stata quella di fare leva sulla nostra esperienza e sulla passione per progettare e implementare software di qualità, offrendo ai nostri clienti un'esperienza utente eccellente e soluzioni software all'avanguardia, affidabili e sicure". L'azienda adotta "un approccio out of the box per identificare soluzioni a problemi complessi" grazie anche a un team che ha già ottenuto oltre 30 brevetti e, negli ultimi 3 anni, ha acquisito competenze significative nell'ambito EMSWe, partecipando a tavoli di lavoro in Europa. "La nostra visione e missione è quella di consentire ai dichiaranti di utilizzare questo nuovo canale di comunicazione (EMSWe) in modo semplice ed efficace, integrandolo con i sistemi esistenti e garantendo che i dati trasmessi siano completi e affidabili. Questo non solo permetterà di coglierne i benefici immediati, ma contribuirà anche a costruire una risorsa strategica il cui valore continuerà a crescere nel tempo" prosegue spiegando Morucci. Aggiungendo che stanno "già lavorando a un progetto di sviluppo software per massimizzare i vantaggi introdotti dall'EMSWe e, più in generale, per facilitare le operazioni marittime. Abbiamo già intervistato diverse agenzie marittime in Italia e continueremo a raccogliere informazioni su necessità e requisiti, con l'obiettivo di proporre soluzioni innovative. Siamo determinati a costruirci un'identità come fornitori di soluzioni per il settore marittimo: la sfida è ambiziosa, ma siamo molto motivati e pronti a investire". Alessandro Scotti, chief technical officer di Beyondit, a sua volta ha precisato che sarà possibile inviare dichiarazioni e ricevere risposte attraverso un canale diretto tra il sistema del dichiarante e quello delle autorità, senza la necessità di usare una interfaccia utente. Si tratta di un passo importante verso l'automazione dei processi, in grado di semplificare il lavoro degli operatori coinvolti, velocizzare il disbrigo delle pratiche e ridurre i tempi di sosta delle navi". Secondo Scotti "i benefici possono essere ancora più significativi.

Shipping Italy

Focus

Negli ultimi anni abbiamo assistito a un'evoluzione tanto rapida quanto profonda delle tecnologie informatiche, guidata dalla sempre maggiore diffusione delle cosiddette intelligenze artificiali, che ci stanno permettendo di raggiungere traguardi fino a poco tempo fa impensabili". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.