



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 14 dicembre 2024**



Prime Pagine

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

Primo Piano

13/12/2024	La Gazzetta Marittima L'Economia del Mare e i giovani	25
------------	---	----

Trieste

13/12/2024	Trieste Prima Presidio contro il transito di armi nei porti di Trieste e Monfalcone	26
------------	---	----

Venezia

13/12/2024	Agenparl VSF PUNTO STAMPA E BRINDISI NATALIZIO_Lunedì 16 dicembre ore 13:30 VSF, San Marco 176 Venezia	27
------------	---	----

13/12/2024	La Gazzetta Marittima PSA nei terminal di Genova e Venezia	29
------------	--	----

13/12/2024	Messaggero Marittimo Digitalizzazione portuale: il modello Livorno conquista' (anche) Venezia	31
------------	---	----

13/12/2024	Venezia Today L'idrogetto fuoribordo che abbatte rumore e moto ondoso in laguna	32
------------	---	----

Genova, Voltri

13/12/2024	BizJournal Liguria Sciopero generale: a Genova doppia manifestazione di portuali e metalmeccanici	34
------------	---	----

13/12/2024	PrimoCanale.it Diga, Bucci a Terrazza: "Due mesi di ritardo ma verranno recuperati"	35
------------	---	----

La Spezia

13/12/2024	AskaneWS Stati Generali ONTM 2024: una giornata dedicata alle energie rinnovabili offshore	37
------------	--	----

13/12/2024	FerPress AdSP Mar Ligure Orientale: entro giugno completate cabina di trasformazione e Cable Management System	39
------------	--	----

13/12/2024	Informazioni Marittime Cold ironing: pronta la prima cabina nel porto di La Spezia	41
------------	--	----

13/12/2024	La Gazzetta Marittima I "Nautical Days" da Sanlorenzo	42
------------	---	----

13/12/2024	The Medi Telegraph	43
Navi da crociera in porto, arriva la svolta green. Federica Montaresi: "Elettricità dal 2025"		
13/12/2024	The Medi Telegraph	45
Porto, il sindaco della Spezia per l'autonomia delle Authority. "Il nostro è un esempio virtuoso"		
13/12/2024	The Medi Telegraph	46
ShoreLink ha consegnato il suo sistema di gestione dei cavi di alimentazione da terra per navi al porto della Spezia		

Ravenna

13/12/2024	RavennaNotizie.it	47
Daniele Rossi, Presidente AP: in 8 anni abbiamo cambiato la storia del porto di Ravenna e mi sarebbe piaciuto vedere il lavoro finito. Felice per de Pascale		
13/12/2024	RavennaNotizie.it	52
La Ocean Viking in rotta verso Ravenna con a bordo 34 migranti		

Livorno

13/12/2024	La Gazzetta Marittima	53
Neri Group sale al 50% della Cilp		
13/12/2024	La Gazzetta Marittima	54
Yari De Filicaia di UNIPORT: urgenti gli accordi		
13/12/2024	La Gazzetta Marittima	56
Direzione Marittima, il nuovo comandante		
13/12/2024	La Gazzetta Marittima	57
Le attività del CITEM		
13/12/2024	La Gazzetta Marittima	58
Ma i galli non fanno le uova		
13/12/2024	La Gazzetta Marittima	59
Porto 2000 il regalo di Natale?		
13/12/2024	Shipping Italy	60
Esperti a confronto su digitalizzazione e cyber security nelle aziende di logistica e trasporti		
13/12/2024	Shipping Italy	63
Conferenza di pace convocata in Prefettura per il porto di Livorno		
13/12/2024	Ship Mag	64
Livorno, lunedì il prefetto convoca tutti i litiganti sul caso Tdt		

Salerno

13/12/2024	Shipping Italy	65
Nuova istanza di concessione e traffici in crescita del 7% per Salerno Container Terminal		

Bari

13/12/2024	Bari Today	66
Pesca abusiva nel porto di Bari: scatta sanzione di mille euro, sequestrato un chilo di 'taratuffi'		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

13/12/2024	Corriere Marittimo		67
<hr/>			
13/12/2024	La Gazzetta Marittima		68
<hr/>			
13/12/2024	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	69
<hr/>			
13/12/2024	Sea Reporter		70
<hr/>			

Cagliari

13/12/2024	(Sito) Ansa		71
<hr/>			
13/12/2024	Il Nautilus		72
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

13/12/2024	Messina Oggi		73
<hr/>			
13/12/2024	Stretto Web		74
<hr/>			

Palermo, Termini Imerese

13/12/2024	La Gazzetta Marittima		75
<hr/>			
13/12/2024	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	76
<hr/>			
13/12/2024	Shipping Italy		77
<hr/>			

Focus

13/12/2024	Informare		78
<hr/>			

13/12/2024	Informatore Navale	80
<hr/>		
13/12/2024	La Gazzetta Marittima	81
<hr/>		
13/12/2024	Shipping Italy	83
<hr/>		
13/12/2024	The Medi Telegraph	85
<hr/>		
13/12/2024	The Medi Telegraph	87
<hr/>		

"Lady Pink Cecilia" Contship Italia svela una nuova locomotiva, con una livrea speciale dedicata alla sua storica Presidente

Nuovi vertici Confindustria Nautica

"Nessun allarme sui parchi eolici offshore" ma servono schemi di separazione del traffico marittimo

Nautica, il traino dei mega yacht: nel 2025 volumi in aumento

Presentata Lady Pink Cecilia, la locomotiva del gruppo Contship che celebra Cecilia Eckelmann Battistello

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Tim Burton
«Temo la normalità, i mostri la mia terapia»
di **Chiara Maffioletti**
a pagina 52



Mondiali, i gironi
Italia-Germania, vietato sbagliare
di **Alessandro Bocci**
e **Domenico Calcagno** a pagina 56



Come finanziarla?

LA SANITÀ E IL DILEMMA SUI COSTI

di **Maurizio Ferrera** e **Sergio Harari**

Il Servizio sanitario nazionale ha bisogno di maggiori risorse. I vincoli di bilancio restringono però i margini di espansione della spesa. C'è ovviamente spazio per risparmiare rafforzando l'efficienza, soprattutto nei rapporti tra ospedale e medicina territoriale. Ma l'invecchiamento demografico — in Italia più marcato e più rapido che altrove — genera una richiesta crescente di servizi che necessita di un incremento di risorse davvero imponente. Appare dunque urgente aprire un ampio dibattito su come affrontare il dilemma del finanziamento.

Il Ssn è ispirato al principio dell'universalismo: copertura garantita a tutta la popolazione. La riforma del 1978 aggiunse due aspirazioni: prestazioni gratuite all'accesso, con oneri a carico della fiscalità generale. Obiettivi nobili, ma che nella percezione dei cittadini e di molti politici (soprattutto se all'opposizione) hanno finito per offuscare il nesso fra costi e benefici. Alimentano anche l'illusione che i secondi (sotto forma di prestazioni gratuite) potessero/dovessero essere considerate come «variabili indipendenti». L'antipatia per il ticket riflette in larga parte questa illusione. Come si esce dalla morsa fra l'incudine (vincoli di bilancio) e il martello della domanda crescente? Più efficienza, certo. Ma non può bastare. Allora più tasse? Tagli di spesa in altri ambiti? Limiti alle prestazioni? Aumento delle compartecipazioni?

continua a pagina 38

Il sindacato Usb: la nostra è Resistenza. Salvini: un altro venerdì di violenze, vanno riviste le regole

Sciopero, disagi e città in tilt

A Torino scontri e lanci di pietre sulla polizia: due feriti. Trasporti nel caos

LA MAGGIORANZA LO ATTACCA, CAUTO IL PD

Ruffini agita la politica La corsa per la successione

di **Marco Cremonesi**

Politica sottosopra per le dimissioni di Ruffini dalle Entrate. Successione, il governo accelera.

COMPENSI ALL'ESTERO, LA NORMA «ANTI-RENZI»

Stipendi più alti ai ministri L'emendamento è un caso

di **Mario Sensi**

Fa discutere, in Manovra, l'emendamento che equipara lo stipendio dei ministri non parlamentari a quello degli eletti.

GIANNELLI



di **Claudia Voltattori**

Giorata di caos e proteste nelle maggiori città italiane in seguito allo sciopero del trasporto indetto dal sindacato Usb per l'intera giornata di ieri. Traffico in tilt, metro e treni a singhiozzo con forti disagi per i pendolari. «È la nuova Resistenza», ha gridato il sindacato. Mentre a Torino a complicare tutto è arrivato il corteo ProPal, con scontri tra i manifestanti e le forze di polizia schierate davanti al Politecnico. Due gli agenti rimasti feriti anche per i lanci di pietre. Duro il ministro Salvini: «Un altro venerdì di violenze e caos, vanno riviste le norme».

alle pagine 2 e 3
Ducci, Giulini, Massenzio

IL FASCICOLO VIA DA PERUGIA

Dossieraggi, inchiesta a Roma Si ricomincia con nuovi pm

di **Giovanni Bianconi**



Antonio Laudati, ex procuratore nazionale antimafia

L'ultimo atto l'hanno compiuto ascoltando come testimone l'ex comandante generale della Guardia di finanza Giuseppe Zafarana, a proposito delle ipotetiche protezioni di cui avrebbe goduto all'interno del corpo il tenente Pasquale Striano, inquisito per presunti dossieraggi confezionati dietro lo scudo della Direzione nazionale antimafia, dove ha lavorato fino a due anni fa.

continua a pagina 23

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Spesa e tagli, Giorgetti conquistato da Milei

Giancarlo Giorgetti è follemente innamorato. Da settimane non c'è appuntamento di governo, vertice di maggioranza o riunione di partito in cui celli i suoi sentimenti. Persino quando parla della sua dieta e con orgoglio mostra la sua silhouette, ha un pensiero per lui: «Dimagrire fa bene, come dice Javier Milei». Perché è il presidente argentino la nuova fiamma del ministro dell'Economia, rimasto folgorato dopo l'incontro a Buenos Aires, dove aveva accompagnato Giorgia Meloni.

continua a pagina 16



Javier Gerardo Milei, 54 anni, presidente dell'Argentina insediato il dieci dicembre dell'anno scorso

L'intervista Parla Abu Mazen «Ho sentito Trump La pace? Con Israele fuori dalla Striscia»

di **Greta Privitera**

Abu Mazen, da quasi 20 anni alla guida dell'Anp: «Vogliamo vivere in pace al fianco di Israele, che riconosciamo, ma si deve ritirare totalmente da Gaza. Ne ho parlato anche a Trump».

a pagina 13

Francia Tocca al leader centrista La scelta di Macron, il premier è Bayrou: «Ora riconciliazione»

di **Stefano Montefiori**

Dieci giorni dopo la sfiducia al governo di Michel Barnier, François Bayrou, leader del partito centrista, ha ricevuto l'incarico di nuovo premier da Emmanuel Macron. La sfida: «Ora riconciliazione».

alle pagine 8 e 9

Antiquorum
RECYCLED SILVER SINCE 1974

VALUTAZIONI GRATUITE PER LE PROSSIME ASTE

PER INFORMAZIONI: antiquorum.it
+39 02 876625
+39 345 808 2054
milano@antiquorum.swiss

PIAZZA D'UOMO, 17 MILANO

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

No Vax, Sì Lex

Quando un italiano (su tre) riceve una multa, non la paga. La collezione. La mette a riposare come un cuoco la carne; per renderla più morbida. Il segreto, con le multe, consiste nel saper praticare la nobile arte dell'attesa, ma soprattutto nell'accumularne il più possibile, perché maggiore è il numero delle contravvenzioni arretrate o delle cartelle esattoriali in sospeso e più frecce si avranno al proprio arco quando arriverà il momento di sedersi a trattare con lo Stato. E quel momento, si sa, da noi arriva sempre. Basta aspettare il governo giusto e poi «chi la dura la vince», come ha affermato ieri con malcelato orgoglio Ignazio La Russa: quella di chi ignora i solleciti è evidentemente l'unica Resistenza che gli piace. Il presidente del Senato frater-

nizzava idealmente con quei No Vax che non pagarono la sanzione prevista per chi aveva violato la legge e che adesso si vedranno condonare la multa, mentre i No Vax che la saldarono (i Sì Lex?) non se la vedranno affatto rimborsare.

È rassicurante scoprire che anche tra gli oppositori dell'obbligo del vaccino si era riprodotta la stessa dicotomia riscontrabile in qualunque altra comunità di connazionali al momento di pagare il conto: da una parte i ligi che borbottano, ma mettono mano al portafogli, e dall'altra i furbi che davanti alla minaccia incombente si comportano come gli opossum: fingendosi morti. Tanto chi la dura la vince. E a perdere sono sempre gli stessi, che in italiano fa rima con fessi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LETI balm
REPAIR

LA FORMULA PER RIPARARE E PROTEGGERE NASO e LABBRA

Formule specifiche per Adulti e Bambini da 1 anno di età

Importatore esclusivo per l'Italia **SELLA** www.infarmamenti.it

41214
Foto: Inaqua Spec. n.a.p. - D.L. 303/2003 (art. 1, c. 48/2004 art. 1, c. 1) EDI Milano
0 771120 4480008





Per i festini di matrimonio all'Archivio di Stato di Napoli si pagano 7 mila euro Ma l'evento degli amici del figlio della direttrice è tutto gratis: cuore di mamma



Sabato 14 dicembre 2024 - Anno 16 - n° 345
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 200 - Arretrati: € 100 - € 16 con il libro "Ucraina, Russia e Nato in poche parole"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

FRANCIA L'Eliseo nomina il leader centrista Bayrou ricatta Macron: altro premier senza voti

Il presidente sceglie poco convintamente il suo ex ministro della Giustizia, dopo che il 73enne ha rifiutato di fare il numero 2 nel nuovo governo. Le Pen e socialisti annunciano la non sfiducia. Mélenchon dice subito no

ANTONIUCCI E DE MICCÒ A PAG. 10 - 11



CONFLITTI D'INTERESSI FI è "proprietà" dei B., gli eletti fanno gli gnorri



GIARELLI A PAG. 4 - 5

IL CONCORDATO FA FLOP Entrate, Ruffini lascia e attacca il governo (tardi)



MARRA A PAG. 6

I guerrapiattisti

Marco Travaglio

Da agosto, quando Zelensky ebbe l'idea geniale di invadere un fazzoletto di Russia nella regione di Kursk per distogliere truppe russe da Donbass, le truppe russe non si sono mosse di lì e avanzano molto più rapidamente di prima (10 km al giorno), mentre quelle ucraine nella regione di Kursk non fanno che arretrare. Nessun effetto frenante (semmai accelerante) neppure dalle ultime trovate di Biden, spacciate dalla stampa atlanticoide per risolutive: le mine antiuomo (una delizia per i futuri bambini ucraini), definite in passato "militarmente inutili" dallo stesso Biden; e l'ok a bombardare la Russia con missili americani Atacms a lunga gittata, definiti a settembre "militarmente inutili" dallo stesso Pentagono.

Mentre i guerrapiattisti ripetono a pappagallo che dobbiamo sostenere il popolo ucraino che vuole combattere fino all'ultimo (ucraino), la maggioranza del popolo ucraino si dichiara stufo di Zelensky e della guerra, favorevole a compromessi territoriali e contraria a nuovi reclutamenti. Le fughe di soldati dal fronte sono sestuplicate nel 2024 rispetto al 2022-23 e nessuno vuol più farsi arruolare: siamo a 600 mila renitenti e 150 mila disertori, che qualcuno nel governo vorrebbe fucilare, mentre gli Usa si accontentano che Zelensky abbassi l'età di leva da 25 a 18 anni.

Trump fa sapere che Kiev non entrerà nella Nato, non avrà più armi e fondi a getto continuo né il permesso di bombardare la Russia con gli Atacms. Zelensky prepara il suo popolo al negoziato con Putin e alla rinuncia alla Crimea e ai territori occupati, che saranno separati da quelli rimasti sotto il suo controllo (l'80% del Paese) da una forza di interposizione internazionale. Ma l'Ue, ultimo giapponese ignaro della fine della guerra, continua a combattere dai divani di Bruxelles e Strasburgo con armi e prestiti, 500 miliardi di eurobond per la transizione militare, risoluzioni sulla "vittoria" ucraina in Crimea e in Donbass, e caccia Scholz perché parla con Putin per invitarlo a fare ciò che vogliono Trump e Zelensky: negoziare.

Boris Johnson, il criminale di guerra che fece saltare gli accordi di Istanbul fra Mosca e Kiev nell'aprile del 2022 (mezzo milione di morti fa), confessa al *Telegraph* che "stiamo combattendo una guerra per procura, ma non stiamo dando agli ucraini la possibilità di fare il lavoro". Ma è ancora a piede libero.

Mark Rutte, manigoldo Nato, vuole più soldi per le armi e più soldati a spese di "sanità e pensioni" perché "tra 4-5 anni la nostra capacità di deterrenza sarà indebolita e i russi potrebbero pensare di attaccarci" (ma non spiega il perché), ergo "dobbiamo tornare a una mentalità di guerra". Ma l'ambulanza non arriva mai.

LA VERA EMERGENZA AUMENTI DI STIPENDIO PER LORO E PER I SOTTOSEGRETARI

Meloni scopre la povertà (degli 8 ministri non eletti)

PIÙ 3MILA EURO AL MESE
PIANTEDOSI, GIULI, CROSETTO, ABODI, SCHILLACI, VALDITARA, CALDERONE, LOCATELLI E VICE

PROIETTI A PAG. 2 - 3

FINALMENTE IL GOVERNO NE FA UNA GIUSTA
La norma contro Renzi e chiunque prenda soldi dall'estero: "0 restituzione o multa"

DE RUBERTIS A PAG. 2 - 3

COLLOQUIO CON LA MINISTRA DEL TURISMO
Santanchè: "Io stabile al governo, resto anche se imputata per falso in bilancio"

SALVINI A PAG. 3

» DIBATTITO CON DELMASTRO

Atreju, Cicalone superstar: FdI ha il suo Vannacci

Paola Zanca

Giorgia ha trovato il suo Vannacci. Come il generale, ha un esercito di selfie. Come l'acchiappavoti leghista, ha scritto un libro. E come lui si fa somone se gli chiedi: "Entra in politica?".
SEGUE A PAG. 3

LE NOSTRE FIRME

- Spinelli Il re Macron e gli oligarchi a pag. 11
- Basile Il neo-autoritarismo 'liberale' a pag. 13
- D'Agostino Una Corte di amichetti a pag. 13
- Valentini Chi si oppone al bavaglio? a pag. 13
- Palombi Gli errori e l'alibi dei tempi a pag. 15
- Armando Mailer, romanzi e "stronze" a pag. 19

IL CASO PINELLI AL CSM

La bizzarra vita del Pg part time

GRASSO A PAG. 17



La cattiveria

Al ministero della Salute un astrologo parla di tumori. Forse hanno esagerato con i tagli alla sanità

LA PALESTRA MATTED CAPPONI

DAVITASHVILI, VICEPREMIER

"Macché filo-Russia Tbilisi in Ue quando saranno tutti pronti"

PATRIS DE BREUIL A PAG. 8

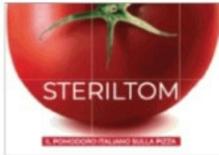


CHE C'È DI BELLO

Conclave thriller, Lavia alla Carraro, il "pop" De Carlo

DA PAG. 20 A 23





ANNO XXIX NUMERO 296 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 14 E DOMENICA 15 DICEMBRE 2024 - € 2,50 + € 0,50 Review n. 25 + € 1,50 il libro L'ANTIFASCISMO DI CERRI/REDA

Il Pnr? Il metodo deve diventare strutturale. Proroghe oltre il 2026? Non ne chiediamo. Il Ppe? Giusto avvicinarsi. Chiacchiere con il ministro Foti

E' la croce e la delizia del governo Meloni. E' il suo punto di forza e il suo punto di debolezza. E' la sua finestra sulla opportunità e la sua finestra sui peccati. E' il riflesso dell'euroscetticismo ma anche il riflesso dei vizi di una maggioranza che continua a chiedere soldi all'Europa mentre non riesce a spendere quelli che l'Europa gli offre. Tommaso Foti ha 64 anni, è l'ultimo ministro in ordine di apparizione del governo Meloni, ha preso il posto di Raffaele Fitto, ora commissario europeo, e da ministro per gli Affari europei, le Politiche di coesione e il Pnr accetta di dialogare a trecentocinquanta gradi con il Foglio intorno a un tema importante: quanto può aiutare il Pnr a far parte della rotta europea al governo di cui fa parte? Tanto, dice Foti. La prima domanda per il ministro riguarda

un problema importante maturato negli ultimi giorni, evidenziato dalla Corte dei conti, che pochi giorni fa ha detto quanto segue: sul Pnr manca all'appello un terzo esatto delle spese previste, pari a 29 miliardi. Viene dunque naturale chiedersi che cosa non funziona ancora nel meccanismo del Pnr e cos'è che impedisce al governo di usare in modo efficiente le notevoli risorse europee. "Concentrarsi troppo sulla spesa - dice Foti - finisce per mettere in ombra il vero valore aggiunto del Pnr, che è un programma per obiettivi e non un programma di spesa. Ciò detto, i dati consolidati riferiti al 1° settembre scorso evidenziano una spesa di circa 58 miliardi di euro, circa un terzo delle risorse assegnate. Va considerato inoltre che l'ultimo trimestre dell'anno è, per prassi, un periodo di chiusura della

rendicontazione per tutte le pubbliche amministrazioni. Pertanto, sono fiducioso che l'anno si chiuderà con un'ulteriore accelerazione della spesa. Del resto, con il nuovo metodo di lavoro introdotto dal governo Meloni è già stata spesa la metà delle sovvenzioni assicurate dal Pnr. Infine, proprio per accelerare la spesa, il ministro dell'Economia ha appena varato un provvedimento di sostanziale rendicontazione alla Commissione europea di interventi che sono stati effettivamente realizzati, obiettivi e traguardi concordati a livello europeo raggiunti nei tempi e nei modi previsti dal nostro paese. Non a caso, l'Italia è prima in Europa, come certificato dalla stessa Commissione europea: siamo i primi ad aver ricevuto le prime cinque rate del Piano, nonché ad aver ricevuto l'approvazione per il paga-

mento della sesta rata, e a fine dicembre saremo i primi in Europa a presentare richiesta per il pagamento della settima rata, avendo positivamente raggiunto gli obiettivi a essa connessi. Per questo, per la sua capacità di raggiungere gli obiettivi nei tempi concordati, l'Italia ha già ricevuto 113,5 miliardi di euro nell'ambito del Pnr".

Facciamo notare al ministro che i numeri della Corte dei conti, purtroppo, non sono però smentibili e la difficoltà del governo a trasformare in oro il tesoro del Pnr si deduce anche da altri dati. L'ufficio parlamentare Bilancio, per esempio, ha stimato all'inizio dell'anno che il contributo che il Pnr avrebbe dato alla crescita nel 2024 sarebbe stato pari allo 0,9 per cento del Pil.

(segue nell'inserto XIX)

L'Iran vuole sfasciare la Giordania

Teheran non è mai stata così debole ma non ha abbandonato i suoi piani. Fuori dalla Siria, rotto in Libano, allontanato da Gaza, il regime e i suoi alleati lavorano per destabilizzare Amman. Segnali

Roma. Non era mai accaduto che la Repubblica islamica dell'Iran, dalla sua creazione, fosse tanto debole. In un anno sono crollati i progetti che il regime aveva costruito in quarant'anni, ma gli obiettivi sono rimasti tutti in piedi. Nel giro di qualche mese il sedicente Assa della resistenza - l'insieme di forze messe insieme da Teheran per far guerra a Israele - ha perso tre dei suoi fronti - Hamas, la Siria e il suo prezioso Libano - ma l'Iran, che dell'Assa è il perno, non ha abbandonato i suoi obiettivi. Tutto può essere ancora ricostruito, il regime iraniano non demorde e secondo un'esclusiva del Wall Street Journal la prossima Amministrazione americana guidata da Donald Trump sarebbe partita proprio da questa consapevolezza nel valutare varie opzioni per impedire all'Iran di costruire un'arma nucleare. Il regime è determinato, le sanzioni economiche potrebbero non bastare a fermarlo, la diplomazia ha i suoi limiti e gli Stati Uniti, secondo il quotidiano americano a cui non mancano ottime fonti,

potrebbero prendere in considerazione l'idea di realizzare attacchi preventivi contro siti nucleari. La strategia è di "massima pressione", dicono da Washington, ma ancora non c'è una linea sul come realizzarla, se aumentando la presenza americana in medio oriente, dotando Israele di bombe anti bunker più potenti o agendo direttamente. La diplomazia non basta, soprattutto ora che Iran ha abbastanza uranio altamente arricchito per costruire quattro bombe nucleari (...). basterebbero pochi giorni per convertire lo scoglio in un combustibile nucleare di grado bellico", scrive il Wall Street Journal. Hamas ce n'è stato sconfitto nella Striscia di Gaza, Hezbollah in Libano, la Siria non può essere più il passaggio sicuro per rifornire gli alleati, ma da tempo l'Iran coltiva e fomenta le tensioni in Giordania, un paese in cui circa un quinto della popolazione è palestinese, i quinti della popolazione sono rifugiati sono dismessi e frequentati. I segnali di una possibile destabilizzazione si vedono con chiarezza dal 7 ottobre. (Fogliano segue nell'inserto XVII)



Cambiare lo sciopero

"Migliorare le regole si può, ma serve consenso, non il cipiglio di Salvini", ci dice Tiziano Treu

Roma. Da ministro dell'Interno Matteo Salvini difendeva gli italiani dai migranti, da ministro dei Trasporti vuole difenderli dagli scioperi. Ma non sempre riesce a procedere, la sua proposta è quella di cambiare direttamente le norme. "Ci sono sicuramente margini per migliorare le regole, ma queste modifiche vanno fatte con un approccio equilibrato, non certo con il tono e il cipiglio che ha assunto Salvini", dice al Foglio Tiziano Treu, ex ministro del Lavoro ed ex presidente del Cnel, oltre che membro della prima Commissione di garanzia istituita nel 1990. La premessa è una: "Serve consenso. E voi immaginate la Cgil che tratta con questo ministro". Le regole introdotte negli anni '90 dice il professore, funzionano bene, anche se ci sono delle criticità. "Soprattutto nei trasporti: in questo settore, spesso gli scioperi sono indetti da piccole sigle che creano disagio senza una reale adesione". (Sicilia segue nell'inserto XIX)

Scioperi e diritti

Il blocco del venerdì è il trionfo del caos: è la cobossizzazione delle relazioni industriali

Repubblica ieri - per di più con un titolo scalligero-verdiano "La forza dei diritti" - ha aperto i convegni inaugurando la decisione del Tar di annullare la parziale preettazione dello sciopero dei trasporti indetto dai sindacati di base. La "torsione autoritaria" è stata così respinta e il ministro Matteo Salvini dovrebbe occuparsi d'altro. Ora è evidente che la gestione del Mit sotto il leader della Lega coincide con l'incapacità di fare valere in qualche modo "la stanza dei bottoni" ministeriali per far pace a un settore falcidiato dai ritardi e dalle inefficienze, ma resta il fatto che "la forza dei diritti" dei consumatori e degli utenti è stata ancora una volta colpita e derisa. Sarà un po' come in base alle norme esistenti il Tar non poteva che confermare quanto sottoscritto dalla commissione di garanzia e dare torto a Salvini. (Da Vico segue nell'inserto XX)

Ok, il rating è giusto

Se le agenzie non alzano il voto dell'Italia (triplo B) non è un complott. Ci sono delle ragioni

Sembra crescere in Italia l'irritazione nei confronti delle principali agenzie di rating, che da tempo non rialzano il voto dell'Italia. Di Lorenzo Beni Smaheg

lia. I titoli di stato emessi dalla Repubblica continuano ad avere una notazione cosiddetta "triplo B", la più bassa in Europa dopo la Grecia, nonostante il miglioramento della situazione economica. Come spesso succede nel nostro paese, non scarseggiano le teorie complottistiche. (segue nell'inserto XVII)

Andrea's Version

Per una volta, brava Brava di tutto cuore a Ely Shein, che si è messa alle spalle le piccole beghe di partito e i calcoli dell'élite Conte per fondarsi d'improvviso in Albania, dove si presenta severa a un controllo senza sconti dei nostri grotteschi centri per migranti. Brava, brava davvero, perché così fa. E' poi che è tornata.

Questa settimana è stato chiaro in relazione alle 29.20

Ruffini soffriva troppo

Si è dimesso ieri per una frase di Meloni del 2023 che deve avergli macerato la coscienza

Il direttore dell'Agenzia delle entrate, Ernesto Maria Ruffini, nipote del cardinal Ruffini, figlio del ministro Ruffini, cresciuto sulle ginocchia di SALVATORE MERLO

Sergio Mattarella, nonché fratello di Ruffini prefetto del dicastero per la comunicazione della Santa Sede, insomma un qualunque, ieri mattina ha lasciato la sua poltrona all'Agenzia delle entrate. E questo malgrado il fatto che, con tutti quei nomi e quei parenti, egli avrebbe in realtà diritto ad almeno tre poltrone. Insomma si è dimesso dal prestigioso incarico che ricopriva sin dai tempi di Gentiloni, anche se fu Renzi a nominarlo a Equitalia, e per il quale era stato confermato poi pure dal governo Conte II, dal governo Draghi e infine anche dal governo Meloni. Insomma da tutti: destra, sinistra, populisti e tecnici. Eternità di foresta. Ma era sì dimesso, dicevamo. E lo ha fatto con un'intervista al Corriere, giornale al quale Ruffini ha spiegato di non essersi dimesso perché vuole entrare in politica col centrosinistra come hanno scritto certi quotidiani maliziosi. No. Nossignore. Niente affatto. Egli non è al "centro" di un progetto di un "centro" benedetto da Prodi, dalla Cei, dal Vaticano e dagli amici di tutto il mondo. Ma ve lo immaginate? Poveraccio. Sera dopo sera. Quale tortura. Che sofferenza. Che pena, anche quando Meloni intanto lo riconfermava all'incarico delle entrate. Per settemantotrentadue notti e giorni. Due anni di dolore. Ma per fortuna adesso si è liberato. Non ha annunciato che si presenta alle elezioni, questa è una volgarità, ma ha spiegato che "non mi era mai capitato di vedere pubblici funzionari essere additati come estorsori di un pezzo di stato. Oppure di sentir dire che l'Agenzia delle entrate tiene in ostaggio le famiglie, come fosse un sequestratore. Ho tacito sinora, per senso dello stato". Ah, il senso dello stato! Ecco cos'era.

I miracoli di San Ruffini

Lascia, attaccato da destra, sinistra. Il nodo sui tempi dell'uscita dall'Agenzia. L'idea primarie di centro

Roma. San Ruffini dell'uscita. Il direttore san dell'Agenzia delle entrate si è dimesso. Il Consiglio della magistratura teinese (il Csm locale) ha "destituito con effetto immediato" due magistrati che avevano denunciato il presidente del Tribunale penale cantonale con l'accusa che avesse fatto sexting ai danni di una segretaria: gli aveva mandato la foto di una donna al nudo del sesso di Amsterdam, per di più la perversione "aveva detto che due se ne sono andati che il reato non sussisteva", anzi che non c'era proprio il fatto, e dunque hanno "gravemente violato i loro doveri di magistrati". Abbasso gli errori giudiziari italiani, viva la formidabile giustizia svizzera. (Maurizio Crippa)

Spettacoli di supplizio

L'estensione corpo e anima del condannato e le nostre emozioni. Turetta, Caffo, Letti da Foucault

Damiens era stato condannato a "fare confessione pubblica davanti alla porta principale della Chiesa di Parigi", dove doveva essere DE MAURIZIO CIPPA

'condotto e posto dentro una carretta a due ruote, nudo, in camicia, tenendo una torcia di cera ardente del peso di due libbre; poi' nella detta carretta, alla piazza di Grève, e su un patibolo che ivi sarà innalzato, tanagliato alle mammelle, braccia, cosce e grasso delle gambe, la mano destra e tenente in essa il coltello con cui ha commesso il delitto parricidio bruciata con fuoco di zolfo e sui posti dove sarà tanagliato, sarà gettato piombo fuso, olio bollente, pece bollente, cera e zolfo fusi insieme e in seguito il suo corpo tirato e smembrato da quattro cavalli e le sue membra e il suo corpo consumati dal fuoco, ridotti in cenere e le sue ceneri gettate al vento". La cronaca del supplizio di Robert Francois Damiens, condannato per tentato reicidio e ultimo a essere giustiziato, il 12 marzo 1757, tramite squartamento è riportata all'inizio di Sorvegliare e punire per illustrare non soltanto cosa fosse un supplizio, ma "lo spettacolo del supplizio nell'Europa del diciannovesimo secolo". Qualche decennio fa il celebre saggio di Michel Foucault sulla nascita della prigione, con il suo incipit grangiunghioso, era molto meno Andavia di moda. Oggi molto meno, anzi viene il timore che rivisitare il ricordo dei supplizi antichi possa far piacere o dare idee a personaggi come Delmastro Dele Vedove. Il sottosupplizio che proviamo tutti gli augurando ragazzini che da grandi vogliono diventare secondini. Ma limitarsi a puntare il dito su Delmastro Dele Vedove, sulla sua maggioranza ad alto grado di sadismo penitenziario sarebbe assai riduttivo. La cronaca e i flumi di parole che la enfatizzano dimostrano che le nostre società europee stanno tornando a considerare la giustizia e l'erogazione dello pena allo stesso modo dell'Antico regime. (segue nell'inserto XVIII)

Viva il Csm svizzero

Mentre noi in Italia stiamo ancora ammorbati peggio di una tuffa nociva per via delle panzane di Santalucia, CONTRO MASTRO CILIEGA

inteso Ann, secondo cui non sono le panzane giudiziarie dei suoi colleghi a creare sfiducia nel loro operato, ma il fatto che qualcuno abbia il coraggio di denunciarle. Mentre il post grillino da commissione Antimafia Scarpinato, quello che pretendeva di intercettare pure gli avvocati ("ma lei sa che ci sono casi di avvocati arrestati perché portavano messaggi ai detenuti al 41 bis?"), ora invoca l'articolo 66 perché stavolta ha avuto ragione. Il presidente lui (ma per errore eh, vero Santa Lucia?), nella Svizzera felix gli errori giudiziari li risolvono così, senza samenteccchi alla casa. Il Consiglio della magistratura teinese (il Csm locale) ha "destituito con effetto immediato" due magistrati che avevano denunciato il presidente del Tribunale penale cantonale con l'accusa che avesse fatto sexting ai danni di una segretaria: gli aveva mandato la foto di una donna al nudo del sesso di Amsterdam, per di più la perversione "aveva detto che due se ne sono andati che il reato non sussisteva", anzi che non c'era proprio il fatto, e dunque hanno "gravemente violato i loro doveri di magistrati". Abbasso gli errori giudiziari italiani, viva la formidabile giustizia svizzera. (Maurizio Crippa)

La stanza di Arianna

Atréju consacra la sorella della premier. Festa di potere, salvo gli show di La Russa e Delmastro

Roma. Lo dicono tutti, botta di gomito: "Arianna è rinata". E aggiungono: "Questa è la sua Atréju". Per la prima volta ha partecipato a un panel, come vengono chiamati tutti questi dibattiti molto istituzionali avvolti da una coreografia blu - auto blu - compassata a metà fra un'assemblea di Confindustria e un evento Anel. Foca gliardiana, molto potere, in quantità industriale. Tangibile. E' il Circo Massimo del melonismo: dopo questo ci sarà solo il Colosseo. Niente scherzi, le burle non sono ammesse come ai vecchi tempi. E' l'edizione che consacra la sorella della premier, a cui la "Voce del patriota" dedica la prima intervista dell'edizione straordinaria. La responsabile della segreteria politica parla di fantasia a proposito del soffitto di cristallo, che con la sorella Giorgia ha frantumato, poi si dedica alle corse per gli ospiti nel backstage. Tutti passano da la prima di salire sul palco o solo per farsi vedere e salutarla. E' la stanza di Arianna, in attesa della sorella prevista domenica. (Cattolani segue nell'inserto XX)

A lezione da Milei

Niente musica e motosega, il presidente argentino ha spiegato il liberismo agli italiani

Roma. Javier Milei era quello che si ricorda più a suo agio: un intervento di circa un'ora per parlare di economia, o meglio di teoria economica. Prima di incontrare la premier Giorgia Meloni a Palazzo Chigi, da cui ha ricevuto la cittadinanza italiana per via della sua discendenza da nonni calabresi emigrati in Argentina (il provvedimento, benché derivi dalla legge italiana sul ius sanguinis, ha suscitato le polemiche dell'opposizione), ha ricevuto nella sede del quotidiano il Tempo il premio Milton Friedman, promosso dall'istituto dedicato all'economista statunitense e dall'Organizzazione Students for Liberty, la principale rete studentesca libertaria con cui Milei collabora prima di entrare in politica. Il pubblico che si aspettava dal presidente cose eccentriche è rimasto deluso: non ha sventolato la motosega, non ha cantato canzoni rock (suonava in una cover band dei Rolling Stones) non ha urlato. (Cappone segue nell'inserto XX)

Meloni, Piano!

L'emendamento anti Renzi, diventa un caso. Ff si oppone per Pier Silvio e pure La Russa

Roma. Punire Renzi e rieducare Piano (Renzo). Una piccola vendetta. Meloni pensa che dietro a ogni maledetta italiana ci sia Renzi, il gran birbone della repubblica. Cosa fa? Chiama Fazzolari e il Fazzo si adopera. Viene presentato un emendamento in manovra, firma Buonguerrero il Ff, che dice: "Componenti di governo, parlamentari, presidente di regione, non possono percepire compensi annuali superiori a 50 mila euro se derivanti da attività svolte nei confronti di soggetti non aventi sede legale nella Ue". L'emendamento è sballato. Viene riscritto e diventa in queste ore un proclero forzoso ai parlamentari per destinarlo allo studio. Una spruzzatina di populismo. Riguarderebbe anche Pier Silvio Berlusconi, qualora, e colpisce pure la matita d'Italia, il senatore Pier Silvio, l'architetto. Anche la Russa ora dice: "Giorgia, Piano!". (Cassone segue nell'inserto XVIII)

Normalizzare i jihadisti

La Russia tratta con Isis e Biden valuta la rimozione delle sanzioni. Lo spettro di un'altra Kabul in Siria

Roma. Riconoscerli o no? Negli Stati Uniti si è aperto il dibattito su cosa fare con gli islamisti a Damasco, consapevoli che nel frattempo la Russia si sta muovendo diplomaticamente, come al solito con molti meno scrupoli di Washington. Nonostante la sconfitta subita con la cacciata dell'alleato Bashar al Assad, il Cremlino conta di riuscire a rientrare in Siria dalla finestra e di farlo semplicemente sedendosi a un tavolo con Ahmed al Sharaa, aka Abu Muhammad al Julani. (Gargani segue nell'inserto XVII)

"Mentalità di guerra"

Denunciare la minaccia di Putin per l'Occidente non è militarismo, è imparare a difendersi

Il pericolo viene verso di noi velocemente, quello che è successo in Ucraina può accadere qui: possiamo prevenire una guerra sul territorio DI VITTORIO EMANUELE PARISI

della Nato ma dobbiamo passare a una mentalità di guerra". Queste le parole del segretario generale della Nato, durante un discorso al Carnegie Endowment a Bruxelles. Ma che cosa significa "passare a una mentalità di guerra"? (segue nell'inserto XVII)



ARIANNA E LE DONNE DI DESTRA: «IL MERITO CONTRO IL PIAGNISTEO»

Barberis a pagina 4

CALANO GLI ARRIVI DI MIGRANTI: RESA DELLE ONG, SI RITIRA LA GEO BARENTS

Manti a pagina 7



MACRON NOMINA PREMIER BAYROU MA LA MAGGIORANZA È UN REBUS

servizio a pagina 13



la stanza di

Vite si fanno

alle pagine 20-21

Quel razzismo al contrario



il Giornale



VALLEVERDE



www.ilgiornale.it

9 771124 883008

SABATO 14 DICEMBRE 2024

DIRETTORE DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LI - Numero 297 - 1.50 euro*

Editoriale MANOVRE DA SALOTTO

di Alessandro Sallusti

Grandi lavori in corso al centro, come sempre dal 1994, quando Berlusconi introdusse con un colpo di mano il bipolarismo nel nostro Paese. Da allora è stato Destra contro Sinistra, con varie sfumature di grigio a seconda delle stagioni, da cui i termini Centrodestra e Centrosinistra. È vero che un Paese come l'Italia lo puoi condurre solo stando almeno verso il centro, ma elettoralmente parlando il centro-centro dal 1994 è un non-luogo, o quantomeno un luogo che non può avere ambizioni di regia. Unica eccezione fu l'Ulivo di Romano Prodi, mal riuscito tentativo di mascherare come centrista la coalizione forse più a sinistra della Seconda Repubblica. È vero che vinse, sia pure per un soffio, le elezioni del 2006, ma il suo governo non rese l'urto del bluff, implose rapidamente e con tale forza che il suo partito maggioritario, il Pd, da allora non si è più ripreso. Dopo i recenti fallimenti di Renzi e poi di Calenda, e ancora prima di Mario Monti al massimo del suo fulgore, ora nel campo delle sinistre si torna a parlare di nuovi partiti di centro, o di un centrista come federatore di tutta la sinistra sul modello appunto dell'Ulivo di Prodi. Tra smentite e mezze conferme, nelle ultime settimane si sono fatti vivi sull'argomento il sindaco di Milano Beppe Sala e il da ieri ex capo dell'Agenzia delle Entrate Ernesto Maria Ruffini. Intenzione nobile, per di più parliamo di due galantuomini. Ma dove sono i loro eserciti, quali le loro munizioni? Quando Matteo Renzi, centrista di sinistra, decise di provare a prendersi tutto, non andò tanto per il sottile, dichiarò guerra alla gerarchia e sciolse in modo ostile il suo partito. Al secondo tentativo ci riuscì ed ebbe la sua breve ma intensa stagione di gloria. La stessa Elly Schlein non è che sia stata esattamente invitata alla festa del Pd, si è presentata da imbucata («Non mi hanno visto arrivare», dirà poi) e si è presa la torta. Una storia - sull'altro fronte - simile a quella di Giorgia Meloni. Se qualcuno è davvero così pazzo da volersi prendere la sinistra, non ha altra scelta che mettersi a correre in proprio. Il resto sono chiacchiere e manovre da salotto.

IL NODO DELLE CARTELLE

La verità su Meloni e le tasse

Ruffini lascia le Entrate e accusa il governo di non contrastare chi evade. Ma il record sulla riscossione lo smentisce: il «fisco amico» funziona. **Polemica sulla norma «anti-Renzi»: vietati i compensi esteri per i parlamentari**

A Palazzo Chigi e al «Tempo»

Milei a Roma, lezione di libertà: «Bisogna disprezzare lo Stato»

Francesco De Romigis a pagina 6



SINTONIA L'incontro tra Giorgia Meloni e Javier Milei a Palazzo Chigi

L'EFFETTO BOOMERANG DELLE MOBILITAZIONI

Attori e vip in corteo contro il ddl sicurezza. Per la sinistra la sconfitta è sicura

Del Vigo a pagina 19

GIÙ LA MASCHERA

IL SINDACO COL CIUFFO

di Luigi Mascheroni

Manca così tanto tempo che ormai ci siamo. In Italia, dove l'abitudine è rimandare, anticipare è un'arte. E così, come dicono fonti non autorevoli e quindi più affidabili, Ferruccio de Bortoli sta preparando la candidatura a prossimo sindaco di Milano. E ce la farà. Perché, come disse Giuliano Ferrara, non sai mai se il suo ciuffo tira a sinistra, a destra o al centro. Studi tecnici, una laurea in Giurisprudenza, che non essendo utile a nulla serve a tutto, negli anni '70 - ala moralista del Pci - urlava fuori dal *Corriere* «il comunismo cambierà/ questa sporca



Si è dimesso per il clima che è «cambiato» e «perché lottare contro l'evasione sembra una colpa» l'ormai ex direttore dell'Agenzia delle Entrate Ernesto Maria Ruffini. Indicato da giorni come possibile federatore di un'area moderata nel centrosinistra, Ruffini esclude al momento un impegno politico.

Cesaretti, Rubéis e Zurlo alle pagine 2-3 e De Francesco a pagina 22

«CENSURA» SUI MEDIA

Se gli elogi di Trump «spariscono»

De Paolini a pagina 19

SALVINI: «CAMBIAMO LE NORME»

Sciopero, violenze in piazza. E per i cittadini un giorno di caos

Augusto Minzolini e Domenico Di Sanzo

L'ennesimo venerdì di ordinaria follia. Con tanto di scontri, a Torino, tra manifestanti e Polizia. È la saldatura tra la «rivolta sociale» di Landini e l'«intifada» dei collettivi.

alle pagine 10-11

ANNUNCIO DI PICHETTO AD ATREJU

«Nucleare nel primo Cdm»
E in Italia torna il gas russo

Francesco Giubilei

Ad Atreju, la kermesse di Fdi, l'annuncio del ministro Gilberto Pichetto Fratin «Al primo Consiglio dei ministri del 2025 presenterò una legge quadro per il ritorno al nucleare».

a pagina 5

l'intervista

CIMMINO (YAMAMAY)

«Macché diritti. Così si blocca la ripresa»

Massimo Malpica

«Lo sciopero non è più un diritto in difesa dei lavoratori ma è un'arma politica per bloccare il Paese». Gianluigi Cimmino, imprenditore, ad di Yamamay e Carpisa, parla al *Giornale* nel giorno del blocco ai trasporti.

a pagina 11

IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZIA)

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per le difese immunitarie.

VIVIN C è un medicinale a base di acido ascorbico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autenticazione 04/14/2022.

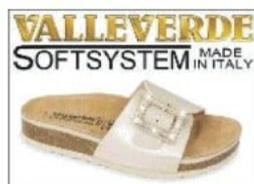


IL GIORNO

SABATO 14 dicembre 2024
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, la famiglia: «Non è guardie e ladri»

**Ramy, il film della fuga
ripreso dai carabinieri
«Dateci tutti i video»**

A. Gianni a pagina 19



Ruffini sbatte la porta, Meloni irritata

Dimissioni dall'Agenzia delle Entrate e accuse al governo: le tasse non sono pizzo di Stato. La Lega: stia lontano dalle tasche degli italiani Servizi
L'ipotesi di un ruolo politico in un centro alleato al Pd. **Intervista a Renzi:** «I voti centristi valgono il doppio, sono decisivi per vincere» alle p. **2, 3 e 5**

Il ministro: «Rivedere le regole»

**Lo sciopero
blocca l'Italia:
disagi e scontri
L'ira di Salvini**

Pomponi a pagina 6

L'analisi

**Le proteste
ignorano
il Paese reale**

Bruno Vespa a pagina 7

La manovra economica

**Autostrade:
pedaggi +1,8%
Stipendi più alti
per i ministri**

Troise a pagina 25

IL SOLLEVAMENTO DEL MACCHINARIO AVREBBE CAUSATO L'ESPLOSIONE



Calenzano, il giallo del carrello

Il sistema di raccolta dei vapori alla pensilina numero 6 era mal funzionante. È quanto emerge dagli ultimi accertamenti disposti dalla Procura di Prato sulla

tragedia di Calenzano. Secondo un'ipotesi investigativa, all'origine dell'esplosione nel sito Eni ci sarebbe un carrello in azione vicino alla nube: il solle-

vamento del macchinario, combinato con i vapori dei carburanti, avrebbe scatenato l'inferno.

Natoli a pagina 15

DALLE CITTÀ

Monza, Tecchi e il caso Farfalle

**«Gonne corte in tv
per farsi vedere»
Quelle frasi choc
sulle ginnaste**

Totaro a pagina 16

Brescia, l'interrogatorio fiume



**L'ira di suor Anna
«Vicina agli ultimi
Il boss millanta»**

Raspa a pagina 18



Nuovo premier in Francia

**Macron sceglie
il cattolico Bayrou**

Serafini a pagina 9



Milano, arrestato dopo 6 mesi

**Fu soffocata
dal compagno**

Calderola a pagina 17



190 anni di Raina Kabaivanska

**«Dissi no al Bolshoi
lo volevo l'Italia»**

Marchetti a pagina 21

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per le difese immunitarie.

RAFFREDDORE



Oggi su Alias

IL MARE DENTRO Reportage dall'isola-carcere per minorenni di Nisida, a Napoli. Una lente dei mutamenti sociali e criminali in atto nel Paese



Domani su Alias D

TIM O'BRIEN L'ultima opera dello scrittore «America fantastica». A cavallo tra le due ere Trump, il ritratto tragicomico del paese



Visioni

THE BIBI FILES I casi giudiziari del primo ministro israeliano nel documentario di Alexis Bloom
Giulia D'Agnolo Vallan pagina 19

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

CON LE MONDIE DIPLOMATICHE 4 EURO 2,00

SABATO 14 DICEMBRE 2024 - ANNO LIV - N° 298

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Il sottosegretario alla giustizia Andrea Delmastro Delle Vedove in occasione della kermesse di Atreju foto di Mauro Scrobogna/LaPresse

Principi e convivenza

Dove punta l'attacco della destra

ANDREA FABOZZI

O bbedire, dalle strade alle scuole alle galee. Non solidarizzare, con i migranti o con chi non ha un tetto e occupa una casa vuota. Non protestare, neanche con il proprio corpo perché è considerato un'arma se lo porta in giro chi dissente. Arma terribile, non come le pistole di ogni misura che le forze di polizia potranno d'ora in avanti raddoppiare per non restare mai senza, neanche quando litigano con il marito, la moglie o il vicino. Il disegno di legge Piantedosi, Nordio, Crosetto, meglio noto come «sicurezza», contro il quale oggi si scende in piazza a Roma, è un campionario degli orrori securitari che maturano nella destra italiana. Ed è un biglietto da visita per questa maggioranza di governo che nella continua rincorsa alle posizioni più reazionarie ha finito con il portare in parlamento un provvedimento allo stato di guerra. Guerra ai poveri, ai migranti, alle minoranze.

Non c'era bisogno che il sottosegretario alla ferocia si dichiarasse un orgoglioso liberticida perché il disegno apparisse chiaro. Come chiaro è l'eterno tentativo di reagire ai bisogni sociali che non si riescono - non si vogliono - ascoltare, con la repressione e il codice penale. Reagendo anche alle proprie difficoltà. Da qualche tempo infatti, dai Tar ai tribunali ordinari, dalla Cassazione alla Corte costituzionale, il governo va incontro a ripetute e pesanti bocciature giudiziarie quando impone i suoi diktat.

— segue a pagina 3 —

Il sottosegretario Delmastro è recidivo: dice di non voler «lasciar respirare» gli occupanti di case e inneggia al «liberticidio». Ma oggi da Roma riparte l'opposizione sociale con una grande manifestazione contro il ddl sicurezza e le leggi melonissime

pagine 2-5



Pistola fumante

NOMINATO IL QUARTO PREMIER DEL 2024. LO ATTENDE UNO SLALOM TRA «SFIDUCIA» E «LINEE ROSSE»

Bayrou, la scelta in salita di Macron

■ Dopo ore di tensioni e riserve l'Eliseo scommette su François Bayrou per superare la crisi politica in cui è avvitata la Francia. Leader del MoDem, ultima incarnazione del centro, un tempo parte integrante della destra di governo, è un conservatore che però in passato ha votato per Hollande contro Sarkozy. Per questo e altro i socialisti sono disposti ad accettare un accordo sulla «non censura», ma vogliono garanzie, tra cui la rinuncia a nuove leggi sull'immigrazione. Anche il Pcf chiede un «tavolo sociale» e insieme agli Ecologisti esclude forzature in aula.

All'interno del Nuovo fronte popolare restano dunque ostili gli Insoumis, che annunciano una nuova sfida: «Nessuna illusione, nessuna ingenuità - suona la carica la vice-presidente della Camera Clemence Guette -, Bayrou è stato scelto per continuare la violenza macronista, fino alla fine». A destra il Rassemblement National resta in attesa, ma traccia le sue «linee rosse» su ordine e sicurezza. MERLO, ORTONA A PAGINA 7

Il presidente in crisi Le foglie morte della V Repubblica

Lo stato del sistema politico-istituzionale francese rievoca le celebri parole di Jacques Prévert dedicate a un amore che non c'è più, analogo a quello che in Italia per il modello della V Repubblica hanno provato vari studiosi, soprattutto di centro-destra.

MAURO VOLPI

— segue a pagina 15 —

ELLY SCHLEIN «Meloni metta la faccia sul fallimento albanese»



■ Elly Schlein ieri era in Albania, per visitare il centro che il governo Meloni ha aperto a Gjaderi, destinato ai migranti provenienti da «paesi sicuri». Quello che ha visto è «un Cpr enorme, completamente vuoto, un incredibile spreco di risorse in nome dell'ideologia». CIMINO A PAGINA 9

LA VISITA A ROMA «Milei nella pancia degli argentini»

■ Il presidente argentino oggi a Roma, ospite di Giorgia Meloni - che gli conferisce la cittadinanza italiana - ad Atreju. Intervista a Martín Granovsky, editorialista ed ex direttore di Pagina 12. «Le piazze argentine non si riempiono più come un tempo a causa del clima d'intimidazione e per la dura repressione, le detenzioni e il rischio di licenziamento di chi sciopera». L'opposizione politica rappresentata dal peronismo, invece, «ha subito una delle peggiori sconfitte della sua storia. Per di più non ad opera di un partito ma di un outsider». BERETTA A PAGINA 6

MAYSOON MAJIDI «In Siria i curdi sono a rischio massacro»



■ Dalla fuga dal regime iraniano al carcere in Italia, fino alla libertà in attesa della sentenza sull'accusa di scuffismo. L'attivista curda Maysoon Majidi lancia l'allarme per la situazione in Siria: «Rischiamo un massacro. È necessario il sostegno internazionale». DIONESALVI, MESSINETTA A PAGINA 10

REPORTAGE Gerusalemme, prigionie e prigioniera



■ Le nuove vie della repressione. I palestinesi si censurano per paura, demoliscono le proprie case per non dover pagare i bulldozer di Israele, consegnano i figli in carcere: «Siamo diventati i poliziotti di noi stessi». La storia di Ayham. In carcere a soli 14 anni. CRUCIATI A PAGINA 12





Disco a sorpresa

Marracash, dall'album al Maradona: «Ma il rap non sa più cosa dire»

Federico Vacalebre a pag. 14



Letteratura e scouting

Da Busi a Maurensig quando Pontiggia scoprirebbe nuovi talenti

Felice Piemontese a pag. 15



L'editoriale La forza della Zes unica e la scelta della Meloni

IL VALORE DELLE RIFORME E IL CORAGGIO DI METTERCI LA FACCIA

di Roberto Napolitano

Le riforme fatte pagano. Anche se non se ne parla. Anche se tutti erano contrari. Anche se non mancava chi pronosticava sfracelli. I numeri messi in fila, uno dietro l'altro, certificano che la zona economica speciale unica (Zes) ha fatto del Mezzogiorno italiano un luogo speciale di attrazione di investimenti che si segnala per dimensioni territoriali e ammontare di risorse mobilitate a livello globale. In pochi mesi di lavoro effettivo si è messo in moto qualcosa che supera i 7 miliardi di investimenti grazie a un processo di semplificazione reale che ha ridotto gli atti autorizzativi da 37 a 1 e i tempi per il via libera da 5/7 anni a 30/45 giorni. Non è stato facile per l'ex ministro Fitto ottenere dalla Commissione europea di cui è oggi vicepresidente esecutivo ciò che si chiedeva da tempo senza successo: autorizzare una zona economica speciale unica per un territorio europeo che coinvolge otto regioni, parliamo per capirci di una delle aree agevolate più grandi al mondo, al centro del Mediterraneo e, quindi, nel crocevia del futuro, con l'ulteriore vantaggio di potere finalmente fare massa critica attraverso i fondi di coesione gestiti in un quadro unitario di medio termine.

È un segno di visione e di coraggio la scelta della premier, Giorgia Meloni, di mettere la sua faccia su questo processo che ricalca, in un contesto geopolitico molto differente, la stessa coerenza meridionalista degasperiana del Dopoguerra che si tradusse nella realizzazione di uno strumento tecnico di eccellenza come fu la Cassa delle grandi opere e di una priorità coordinata di azioni tutte dirette allo sviluppo. Quella coerenza meridionalista rappresentò, a nostro avviso, il punto massimo di contributo alla costruzione del miracolo economico italiano da parte dello statista trentino perché riunì il Paese.

Continua a pag. 39

EFFETTO ZES, 7 MILIARDI AL SUD

Con la Zona Economica Unica decollano gli investimenti. Credito d'imposta, finanziate tutte le domande. Meloni: smentiti gli allarmismi, il Mezzogiorno si conferma locomotiva

Mariagiovanna Capone e Nando Santonastaso alle pagg. 2 e 3

Le interviste del Mattino

Romano: è un moltiplicatore nel 2025 andrà ancora meglio

Il coordinatore della struttura di missione: sconti fiscali e meno burocrazia, ecco perché investire qui conviene

Santonastaso a pag. 3



Autonomia, Foti: «Non sarà Fdi a dividere questo Paese»

Il ministro per il Pnrr: il Mezzogiorno produttivo è fondamentale per la crescita del Pil italiano

Adolfo Pappalardo a pag. 5



L'editoriale

INDUSTRIA IN CRISI MALATTIA EUROPEA

di Romano Prodi

S'è molto discusso su qualche decimo in più o in meno nella crescita economica dell'Italia, ma non si è dedicata la dovuta attenzione a riflettere su quali componenti della nostra economia abbiano splinto l'ascensore verso l'alto o verso il basso.

Continua a pag. 39

Alle 18 c'è l'Udinese: Kvara ko, servono i gol di Romelu



LUKAKU, VOGLIA DI RISCATTO

L'invitato Pino Taormina e Eugenio Marotta alle pagg. 16 e 17

Case anti-sisma ai Campi Flegrei 20 milioni l'anno

La manovra: più tasse su videogiochi e voli Inclusione, sussidio esteso per la formazione

Andrea Bassi e Francesco Pacifico alle pagg. 6 e 7

Punto di Vespa

GLI SCIOPERI E LO SCONTRO CHE NON SERVE AL PAESE

di Bruno Vespa

Dottor Jekyll e Mr. Hyde. Abbiamo il governo più stabile d'Europa. Il premier più potente d'Europa ("Politico", Usa).

Continua a pag. 39

Caccia a una maggioranza in Parlamento Francia nel guado, Macron si affida al centrista Bayrou

Francesca Pierantozzi a pag. 12

L'analisi

SEMBRA LA VECCHIA ITALIA

di Paolo Pombeni

Sembra la vecchia Italia al momento della crisi profonda della repubblica dei partiti. Solo che qui stiamo parlando della Quinta Repubblica francese, nata proprio per mettere fine a

qualsiasi ipotesi di un sistema fondato sui partiti. Doveva salvarla da quella sorte l'invenzione del "monarca repubblicano", il sistema semipresidenziale, che invece sta mostrandosi incapace di gestire davvero una delicata fase di trasformazione sociale ed economica. Continua a pag. 38

Advertisement for Andrea Milano Aceto featuring a bottle of vinegar and a red apple. Text: ANDREA MILANO L'ARTE DELL'ACETO LA REGINA DELLE MELE INCONTRA L'ACETO. Quello tra forte dell'aceto di Andrea Milano e la Melanurca Campana IGP è uno di quei connubi che possono rivoluzionare la storia del gusto. Il primo aceto di mele monovarietale con tracciabilità di filiera certificata dal campo alla tavola. acetamilano.it | seguici su



ALLART
CENTRO
PORTE FINESTRE COPERTURE
www.allartcenter.it
Roma

Il Messaggero

ALLART
CENTRO
PORTE FINESTRE COPERTURE
TEL 06 491404

€ 1,40
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2003 con L. 462/04 art. 1, c. 103/04

NAZIONALE

Sabato 14 Dicembre 2024 • S. Venanzio

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

L'alta moda protagonista
Dolce&Gabbana
sfilata Capitale
«Show in estate»
Franco a pag. 14



Dimesso dall'ospedale
Bove torna a casa
Ora nuovi test
per poter sperare
Tenerani nello Sport



Mostra all'Auditorium
Scatti da Carlo
«Fotografo Roma
e trovo la pace»
Satta a pag. 20



L'editoriale
L'EDUCAZIONE
TECNOLOGICA
PER SALVARE
L'INDUSTRIA

Romano Prodi

Sì è molto discusso su quale declino in più o in meno nella crescita economica dell'Italia, ma non si è dedicata la dovuta attenzione a riflettere su quali componenti della nostra economia abbiano spinto l'ascensore verso l'alto o verso il basso.

Verso l'alto ci stanno ancora aiutando il Pnr e le code dello sciagurato 110% ma, soprattutto, ci aiuta il settore terziario, spinto principalmente dal turismo.

Verso il basso, da venti mesi e con velocità crescente, ci precipita invece l'industria che pure è sempre stata l'elemento trainante dell'economia italiana, fino a farne il secondo paese industriale dell'Unione Europea, dopo la Germania.

Indubbiamente il cattivo andamento dell'economia tedesca, insieme ai crescenti ostacoli al commercio internazionale, ha contribuito al negativo andamento del nostro settore manifatturiero, spingendo molti osservatori a ritenere che la crisi della nostra industria sia un fatto solo congiunturale.

Non si tratta invece di un fenomeno congiunturale ma strutturale. Non solo perché riguarda tutti i settori, escluso l'alimentare e, in misura minore, la chimica, ma perché si accompagna all'impressionante nuova ondata di alta tecnologia, rispetto alla quale giochiamo un ruolo del tutto marginale.

Da un lato siamo attaccati dalle grandi imprese americane che, oltre ad essere esportatori netti di gas e petrolio, controllano le infrastrutture tecnologiche europee (...)

Continua a pag. 25

Salvini: «Scioperi, regole speciali per il Giubileo»

► Il ministro: gli eventi dell'Anno Santo saranno "protetti"
Francesco Pacifico

«Scioperi, regole speciali per il Giubileo». Così Matteo Salvini a *Il Messaggero*. Lo sciopero di ieri ha creato disagi. E a Torino, incidenti. A pag. 5

Rebus premierato
Autonomia, La Russa «Se c'è il referendum io andrò a votare»
Andrea Bulleri

La Russa e l'Autonomia: «Certamente voterò al referendum». A pag. 6

Il presidente (neo-italiano) incontra il premier
Milei-Meloni tra sorrisi e Mercosur
L'argentino: «Sto trattando con Giorgia»
Malfetano a pag. 7

ROMA Prima di incontrare Giorgia Meloni a palazzo Chigi e come anticipato dal Messaggero ieri - ricevere la cittadinanza italiana, Javier Milei alza il livello di adrenalina. «Sul Mercosur stiamo trattando». A pag. 7

Manovre al Centro
Ruffini, addio Fisco il disegno politico di Acli e moderati
Mario Ajello

C'isi, Acli e dem moderati: la "rete" di Ernesto Maria Ruffini. A pag. 9

Soldi ai politici, si cambia

► Gli emendamenti alla Manovra: aumenti ai ministri non eletti, vietati i finanziamenti dall'estero. Sarà esteso il sussidio per l'inclusione, cresceranno i prelievi su giochi e voli

Il nuovo premier: il nostro Himalaya è il deficit. Il patto di non-sfiducia



Francia, il governo (fragile) di Bayrou

François Bayrou con Emmanuel Macron all'Eliseo (foto AFP) Pierantozzi a pag. 9

ROMA Soldi ai politici, si cambia: aumenti ai ministri non eletti, vietati i finanziamenti dall'estero. Bassi alle pag. 2 e 3

Travolta sulle strisce il conducente del Tir guardava il cellulare

► Milano, ricostruita la dinamica della tragedia Da oggi in vigore il nuovo codice della strada
Raffaella Troili

La mamma investita sulle strisce e uccisa a Milano, la pista degli inquirenti: l'autista del camion, il 24enne Francesco Monteleone, distratto dall'uso dello smartphone. È proprio da oggi entra in vigore il nuovo codice stradale con la stretta sull'uso del telefonino alla guida. A pag. 12

I cinque morti

Rogo di Calenzano «Un carrello alla base del possibile innesco»

CALENZANO (Fi) La strage nel deposito, la nuova pista: «Rogo innescato dal carrello». Eni smentisce l'altro cantiere. Bernardini pag. 13

«Stop esperimenti»



Scienziati in allarme «I batteri-specchio un rischio globale»

ROMA «I batteri-specchio un rischio globale». Trentotto scienziati da tutto il mondo chiedono lo stop alla sperimentazione sugli organismi sintetici: «Sono una seria minaccia per la salute». Travisi a pag. 20

Buone Feste
ewex

Il Segno di LUCA

ACQUARIO FORTUNATO
Baciato dalla fortuna che ti porta Venere nel segno, oggi benefici dell'aiuto supplementare che ti offre la congiunzione della Luna con Giove nei Gemelli. L'amore, il gioco, il divertimento e la creatività sono le tue parole d'ordine, che la fortuna accarezza e arricchisce con i suoi doni generosi. Goditi questo momento di allegria, anche senza motivo, perché non ce n'è bisogno per essere felici. Tanto poi di motivi ce ne sono tanti!
MANTRA DEL GIORNO
La felicità non dipende da un motivo.
© PRODUZIONE ROBERTA L'oroscopo a pag. 25

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamarcato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; in Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia - Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; *Roma stregata* € 6,90 (solo Roma); *L'era dei ghiacciai - Vol. 2* € 6,90 (solo Roma)



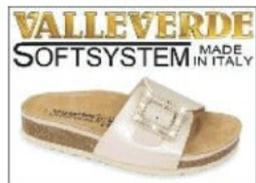
il Resto del Carlino

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

SABATO 14 dicembre 2024
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Gli incarichi in Emilia-Romagna

Fabri presidente dell'Assemblea Fdl: «Donne ai margini»

Carbutti e Mastromarino alle pagine 8 e 9



Ruffini sbatte la porta, Meloni irritata

Dimissioni dall'Agenzia delle Entrate e accuse al governo: le tasse non sono pizzo di Stato. La Lega: stia lontano dalle tasche degli italiani Servizi
L'ipotesi di un ruolo politico in un centro alleato al Pd. **Intervista a Renzi:** «I voti centristi valgono il doppio, sono decisivi per vincere» alle p. **2, 3 e 5**

Il ministro: «Rivedere le regole»

Lo sciopero blocca l'Italia: disagi e scontri L'ira di Salvini

Pomponi a pagina 6

L'analisi

Le proteste ignorano il Paese reale

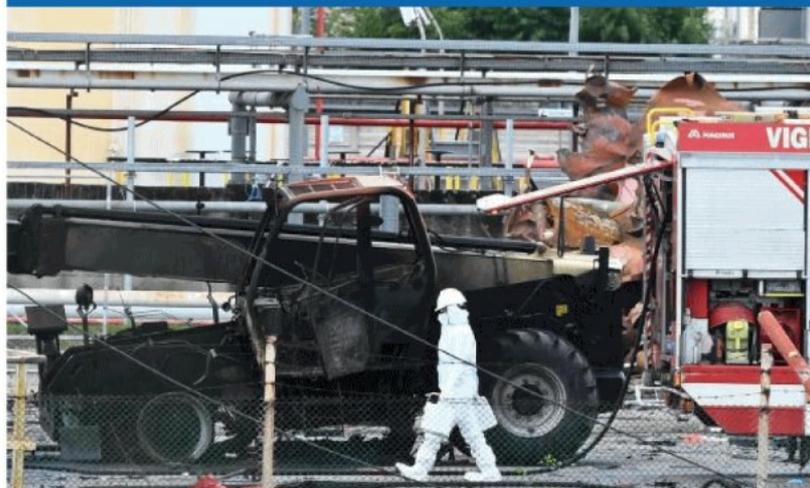
Bruno Vespa a pagina 7

La manovra economica

Autostrade: pedaggi +1,8% Stipendi più alti per i ministri

Troise a pagina 25

IL SOLLEVAMENTO DEL MACCHINARIO AVREBBE CAUSATO L'ESPLOSIONE



Calenzano, il giallo del carrello

Il sistema di raccolta dei vapori alla pensilina numero 6 era mal funzionante. È quanto emerge dagli ultimi accertamenti disposti dalla Procura di Prato sulla

tragedia di Calenzano. Secondo un'ipotesi investigativa, all'origine dell'esplosione nel sito Eni ci sarebbe un carrello in azione vicino alla nube: il solle-

vamento del macchinario, combinato con i vapori dei carburanti, avrebbe scatenato l'inferno.

Natoli a pagina 19

DALLE CITTÀ

Bologna, decisione choc

L'assessora Orioli si dimette Aveva gestito Tram e Città 30

Servizi in Cronaca

Bologna, preso un aggressore

Due rider pestati e rapinati dal branco

Tempera in Cronaca

Imola, serve mezzo milione

Parco delle Acque, piano di rilancio per l'ex vivaio

Agnessi in Cronaca



Nuovo premier in Francia

Macron sceglie il cattolico Bayrou

Serafini a pagina 11



Milano, arrestato dopo 6 mesi

Fu soffocata dal compagno

Calderola a pagina 17



190 anni di Raina Kabaivanska

«Dissi no al Bolshoi lo volevo l'Italia»

Marchetti a pagina 22

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

RAFFREDDORE

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per le difese immunitarie.



DIVINO MARKET
PREZZI OUTLET

SABATO 14 DICEMBRE 2024

IL SECOLO XIX

DIVINO MARKET
PREZZI OUTLET

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA
2,20 € con GENTE FELLE in Liguria, AL € 1,50 € in tutte le altre zone - Anno CXXVIII - NUMERO 296, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul SECOLO XIX: www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.2000 www.marzonidvertising.it

INTELLIGENZA ARTIFICIALE?
MICHELE BRAMBILLA
LA LEZIONE DI GIORNALISMO DI PIERO OTTONE

L'intelligenza artificiale, dicono, sostituirà del tutto i lavori cosiddetti intellettuali, rendendo inutili i giudici, gli avvocati, gli insegnanti, perfino i musicisti, gli scrittori, i poeti e naturalmente i giornalisti, i quali poi, secondo una diffusa corrente di pensiero, inutili, se non dannosi, lo sono già da un pezzo.

Ora, riguardo alla nostra meschina categoria, nutro più di un dubbio che sia in via di estinzione. Sto leggendo, in questi giorni, un libro intitolato *Il buon giornale* (sottotitolo: Come si scrive - Come si legge) opera di uno dei più grandi direttori della storia del Secolo XIX, Piero Ottone, al quale è stato pochi giorni fa intitolato un tratto del lungomare di Camogli.

Piero Ottone (pseudonimo di Pier Leone Mignanego, Genova 1924, Camogli 2017) è stato un gigante del giornalismo del Novecento. Dopo *Il Secolo* andò a dirigere il *Corriere della Sera*, che svecchiò non senza opposizioni (Indro Montanelli e un'altra trentina di giornalisti se ne andarono nel 1974, fondando *Il giornale nuovo*) ma con indubbio successo. Il suo libro *Il buon giornale* fu pubblicato la prima volta nel 1987, quando di Intelligenza Artificiale parlavano forse solo pochi pionieri dell'informatica, e quando nella maggior parte dei quotidiani si scriveva ancora su fogli di carta infilati in un rullo. Tutto quello che Ottone scrisse sul giornale e sul giornalismo, quindi, dovrebbe essere ormai superato, sepolto dalla tecnologia.

Eppure, resto convinto che quel libro sia una lezione di giornalismo formidabile e per certi versi immortale. A partire dalla definizione che Ottone dà di questo mestiere: «Il giornalismo altro non è che spiegare alla gente, con chiarezza, quel che è accaduto». E per far questo bisogna mettere in pratica una serie di verbi: andare, osservare, ascoltare, verificare, scrivere, raccontare a chi non è andato, non ha osservato, non ha ascoltato, non ha verificato.

Quanto a scrivere e raccontare, l'IA saprà farlo anche meglio degli umani. Ma solo rielaborando le notizie che le porterà qualche bipede che è andato sul posto, ha osservato e ha ascoltato. E credo che la presenza umana resterà indispensabile anche per giudici, avvocati, scrittori, poeti e quant'altro. Dovessi sbagliarmi, mi consolerei pensando che non mi resta molto da vivere. —

LA SINISTRA: «NON ENTRIAMO NEL GOVERNO»
Macron ha incaricato Bayrou premier centrista per il dialogo
DANILO CECCARELLI / PAGINA 10



GLI EMENDAMENTI ALLA MANOVRA
Ministri, aumenta lo stipendio Autostrade, sale il pedaggio
LUCA MONTICELLI ANNA MARIA ANGELONE / PAGINA 6



TUTTO PRONTO PER L'INAUGURAZIONE DI DOMANI MATTINA. L'ARCHITETTO BOERI: «UN ANTIDOTO A INCURIA E AMNESIA»

Ponte, ecco il memoriale

Genova ricorda le vittime del Morandi. In una sala cilindrica si potrà ascoltare il boato del crollo

Domani mattina l'inaugurazione del memoriale per la strage del Ponte Morandi, il viadotto autostradale crollato a Genova il 14 agosto del 2018. In una sala cilindrica della struttura, firmata dagli architetti Boschetti e Boeri, si potrà ascoltare il boato del crollo. Ancora da completare la parte del progetto che commemora le 43 vittime attraverso un parco urbano proprio sotto le campate della nuova infrastruttura. Egle Possetti, portavoce del comitato per il ricordo delle vittime: «Per noi sarà sempre molto dura stare in questi luoghi, ma li vogliamo per la città».

ANNAMARIA COLUCCIA / PAGINE 2 E 3



ROLLI



IL CASO IN UNA SCUOLA DI GENOVA. RESPINTO IL RICORSO IN CASSAZIONE

Drogò e violentò due studentesse Prof sconterà undici anni di carcere

IL PIZZAIOLO DI SANREMO

Paolo Isaia / PAGINA 13

«Aldobrandi uccise l'ex»
I pm chiedono l'ergastolo

Si trova nel carcere di Pontedecimo l'insegnante genovese condannato dalla Corte d'Appello a 11 anni e 3 mesi di reclusione per i reati di adescamento di minore, violenza sessuale e cessione di stupefacente a

danno di due studentesse della sua scuola. Le ragazze frequentavano lo sportello psicologico dell'istituto, gestito dall'insegnante. La Corte di Cassazione ha respinto il ricorso dei difensori del prof. FAGANDINI / PAGINA 13

LO SPORT



I due tecnici Semplì e D'Angelo

I destini incrociati nel derby ligure tra Samp e Spezia

Basso e Napoletano / PAGINE 56 E 57

Il derby di oggi tra Sampdoria e Spezia è ricco di suggestioni. I blucerchiati vogliono ripartire dopo le ultime delusioni, lo Spezia vuole continuare a volare. Semplì, nuovo tecnico Samp, ritrova l'ultima squadra che ha allenato. Il baby bomber Pio Esposito sfida l'esperto Massimo Coda.

PARLA DE FRANCISCIS

«Così a Lourdes riconosciamo i veri miracoli»

Massimo Cutò / PAGINA 15

Dopo la proclamazione del 71° miracolo di Lourdes, De Franciscis, presidente della commissione scientifica, spiega come vengono scelti i casi.



PREZZI OUTLET

P

DIVINO MARKET

VINI DI MARCA IN BOTTIGLIA
CHAMPAGNE - LIQUORI - BIRRE
VINO SFUSO

VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00-19.30
GRABIO CONTINUATO - TEL. 010 731.7008

BUONGIORNO

Questa settimana la malagiustizia ha occupato un po' del dibattito politico e molto di questo mio spazio, e mi pare perfetto chiuderla con la storia di Beniamino Zuncheddu, la quale dimostra che la malagiustizia non è soltanto questione della magistratura, degli arresti e dei processi senza prove, dei mancati risarcimenti e delle volatili responsabilità. È una questione su cui si delinea la nostra idea di comunità e di politica. Intervistato da Elvira Serra sul *Corriere della Sera*, Beniamino Zuncheddu ha raccontato che quando uscì dal carcere aveva un dente solo. Erano passati trentatré anni. Ci era entrato a ventisei, accusato e poi condannato per un omicidio mai commesso e, quando gli dissero ora sei libero, lui corse in cella, buttò le sue cose dentro due sacchetti plastica, non salutò nessuno per paura che intanto

Un dente solo | **MATTA FELTRI**

ci ripensassero, attraversò i cancelli e camminò senza voltarsi: alla svelta, più spazio possibile fra sé e la prigione. Tutti ci siamo immaginati, credo, i decenni dell'innocente recluso ma pochi, temo, i mesi dell'innocente tornato libero. Quando lo hanno arrestato aveva ventisei anni, una casa, un lavoro, un reddito e tutti i denti. Quando lo hanno liberato aveva cinquantanove anni, niente casa, niente lavoro, niente reddito e un dente solo. Se non mi avesse aiutato mia sorella, ha detto, avrei dovuto rubare. Nella nostra idea di giustizia, di politica e di comunità, può succedere che si prenda un uomo, lo si condanni ingiustamente, gli si tolga il tempo migliore della vita, la casa, il lavoro, tutto, anche i denti e poi gli si dica: abbiamo sbagliato, arriveredci. E se non ha più nulla, s'arrangi.

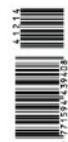
PREZZI OUTLET

P

DIVINO MARKET

VINI DI MARCA IN BOTTIGLIA
CHAMPAGNE - LIQUORI - BIRRE
VINO SFUSO

VIA ARMENIA 15 R - GENOVA
APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO 9.00-19.30
GRABIO CONTINUATO - TEL. 010 731.7008





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Codice della strada
Multe, obblighi e divieti: ecco cosa cambia già da oggi

Salvatore Padula e Silvio Scotti
— a pag. 30



Albi e mercato
Professionisti soggetti ai limiti Ue sulle pratiche commerciali sleali

Marina Castellana
— a pag. 28



FTSE MIB 34888,79 +0,09% | SPREAD BUND 10Y 114,20 — | SOLE24ESG MORN. 1318,44 -0,17% | SOLE40 MORN. 1298,00 +0,09% | **Indici & Numeri → p. 31-35**

INCONTRO CON ABU MAZEN, ANCORA DECINE DI MORTI

Mattarella: inaccettabile violenza a Gaza, subito due Stati e due popoli

Flammerli e Palmerini — a pag. 4 e 8



A Roma. Abu Mazen, presidente dell'Anp, e il presidente Sergio Mattarella

IL G7: TRANSIZIONE PACIFICA

Blinken visita a sorpresa l'Iraq, obiettivo stabilità in Siria per il dopo Assad

— Servizio a pag. 5

PANORAMA

NO DEI SOCIALISTI

Francia, Bayrou nuovo premier Le Pen: «Ci dia ascolto o fallirà»

Il presidente francese Emmanuel Macron ha nominato ieri il centrista François Bayrou premier e lo ha incaricato di formare il nuovo governo. Lo ha annunciato l'Eliseo in una nota. «C'è un cammino da trovare per la necessaria riconciliazione» del Paese, ha detto il neo premier. «Cominciamo bene» commenta con ironia il leader de La France insoumise, Jean Luc Melançon, mentre Marine Le Pen dice che se Bayrou «non ascolterà le opposizioni sul Bilancio sarà destinato al fallimento». Il partito socialista ha invece annunciato che non entrerà nel Governo. **Sorrentino** — a pag. 9

Transizione 5.0 diventa più facile

La legge di Bilancio 2025

Sfuma la proroga al 30 aprile 2026, aliquota potenziata su progetti tra 2,5 e 10 milioni

Un emendamento fissa all'1,8% il rincaro 2025 dei pedaggi autostradali

Arrivano al traguardo, dopo una travagliata trattativa con la Commissione europea, le modifiche al piano di incentivi Transizione 5.0. Ci sono il potenziamento delle aliquote e le semplificazioni. Ma a sorpresa salta la proroga dal 31 dicembre 2025 al 30 aprile 2026 dei termini per effettuare gli investimenti.

Tra gli emendamenti arrivati in commissione Bilancio anche quello che indica nell'1,8% l'aumento dei pedaggi autostradali per il prossimo anno. Rincari di 50 centesimi anche per le tasse d'imbarco per i voli extra Ue. **Fotina** — a pag. 3 e Servizi a pag. 2



CINGOLANI FIRMA L'ACCORDO

Leonardo nella joint anglo-giapponese per il caccia di sesta generazione

Carli e Dominelli — a pag. 20

Super caccia. L'aereo (in un rendering) è frutto dell'accordo tra Leonardo, Bae Systems e Japan Aircraft Industrial Enhancement

Per 17 sottosegretari e ministri aumento da 7.193 euro al mese

Indennità

Dopo una giornata di attesa del correttivo alla manovra, la commissione Bilancio della Camera si è animata con un pacchetto di emendamenti. Fra questi la norma, contestata, che allinea la busta paga di ministri e sottosegretari non parlamentari a quella dei loro colleghi che hanno anche un seggio alla Camera o al Senato. **Mobili e Trovati** — a pag. 2

CONGIUNTURA

Bankitalia corregge al ribasso la stima del Pil 2024: +0,7%

Carlo Marroni — a pag. 2

Orcel: «Su BancoBpm offerta congrua»

Banche

Unicredit non aumenta l'offerta per BancoBpm: «Riteniamo che sia congrua, in quanto portante un premio di circa il 15-20% rispetto al prezzo dell'azione Bpm prima che fosse influenzato dall'offerta su Anima» afferma il ceo della banca, annunciando il deposito del prospetto di Opa in Consob. **Luca Davi** — a pag. 24

IL RISIKO NEL CREDITO

Il maxi riassetto e i quattro esami della vigilanza Bce

Alessandro Graziani — a pag. 24

BUSSOLA & TIMONE

POLITICHE MONETARIE E GOVERNI EUROPEI

di Giovanni Tria — a pag. 12

AMMINISTRAZIONE FISCALE

All'Agenzia delle Entrate parte il dopo Ruffini

Dopo le dimissioni di Ernesto Maria Ruffini da dg dell'Agenzia delle Entrate, è corsa a due per la successione. Giorgetti vorrebbe Vinciguerra (Gdf) mentre Leo punta su Carbone, vice dello stesso Ruffini. — a pag. 6

MAGISTRATURA

REQUIRENTE E GIUDICANTE, I DUBBI SULLA RIFORMA

di Federico Maurizio d'Andrea — a pag. 22

Terzo settore, in arrivo l'ok Ue alle regole fiscali

Non profit

Partenza da gennaio 2026 Per le Onlus previsto il trasloco al Registro unico

È in dirittura d'arrivo il via libera Ue al regime fiscale di vantaggio per gli enti del Terzo settore. Le nuove regole entreranno in vigore il 1° gennaio del 2026 e comporteranno, tra l'altro, la cancellazione dell'anagrafe delle Onlus a cui risultano iscritti circa 20mila enti che dovranno traslocare al Registro unico del Terzo settore. — Servizio a pag. 28

L'ANALISI

TRASFORMAZIONE NECESSARIA CHE È ANCHE UNA OPPORTUNITÀ

di Maria Carla De Cesari e Gabriele Sepio — a pag. 28



Motori 24

Test drive Opel Frontera e le auto di sostanza

Simonluca Pini — a pag. 19

Food 24

Personaggi Antinori apre al vino senza alcol

Giorgio dell'Orefice — a pag. 22

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
25% di sconto. Per info: ilsol24ore.com | Abbonamento Servizio Clienti: 02.30.300.600



Verso il Giubileo
-10 giorni
SAN PIETRO
GANTZER

ASPETTANDO L'ANNO SANTO
Svelata la fontana di Santa Maria Maggiore
Ma le categorie sono dubbiose: troppi nodi
Mariani a pagina 18 e 19



ARCHEOLOGIA CAPITALE
Nuova luce alla Domus Aurea
La Reggia di Nerone raddoppia
Simongini a pagina 23

SAVINI!
Fattoria Giuseppe Savini
www.fattoriagiuseppesavini.com
vini d'Abruzzo

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

SAVINI!
Fattoria Giuseppe Savini
www.fattoriagiuseppesavini.com
vini d'Abruzzo

San Giovanni della Croce, presbitero e dottore della Chiesa

Sabato 14 dicembre 2024

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXX - Numero 345 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

Giorgia, Mario e la lezione di Javier
DI TOMMASO CERNO
Era la prima volta che sentivo parlare Javier Milei davvero. Era nella sede de Il Tempo, a pochi metri da me, e teneva una lezione di economia. Ho capito perché l'Europa della «motosega» non l'ha mai davvero ascoltato. L'ha prima ignorato, poi sbeffeggiato e poi non l'ha visto arrivare. È il primo leader al mondo ad applicare la visione libertaria del mercato a uno Stato a pochi metri dal baratro e a cambiare quella visione monocorde che in Europa ha visto super potenze come Germania e Italia impantanarsi su percentuali di Pil da prefisso telefonico. Io credo che un keynesiano come Mario Draghi pensi molte cose di quelle che ieri Milei ha detto a Il Tempo. Ma penso anche che sebbene fosse SuperMario, non abbia mai creduto davvero di poterle ancora dire. Mentre Giorgia Meloni ci è riuscita in Europa, e questa è l'unica nostra possibilità per non tornare indietro. Perché Milei a me ha insegnato una cosa: che se studi qualcosa all'università, devi poi conquistarti la forza di ripetere la identica nella vita reale. Perché la vita reale non è quella dello sciopero anti Israele che ha bloccato ieri l'Italia.

OPINIONIZZIO KORBENIA

Operazione Milei
«Meno Stato più liberismo, così ripartiremo»
Il presidente dell'Argentina premiato a Il Tempo
Poi l'incontro con la premier Meloni
«Più cooperazione, Mercosur da verificare»
Manni a pagina 2

DI ALESSANDRO USAI
Quella forza che spinge l'Argentina
a pagina 2

DI PIETRO DEL LEO
La lectio economica all'Ue del Green
a pagina 3

Il Tempo di Oshø
La promessa di Lotito
«Flaminio entro tre anni»
Salomone e Zanchi alle pagine 26 e 27

"E come lo vorresti chiamare il nuovo stadio?"
"Che ne dici de Anfiteatro Claudio?"

IL RETROSCENA
La «pazza idea» e il patto FdI-FdP
Sisto alla Consulta e il posto al Senato che piace a Emiliano
Accordo tra FdI, FI e Pd. Incastro tra Sisto ed Emiliano: uno alla Consulta, l'altro in Senato. Il viceministro pronto a lasciare per la Corte.
a pagina 8

DI RITA CAVALLARO
Lucano l'antiStato FdI insorge «Si vergogni»
a pagina 5

DI MIRA BRUNELLO
Tutto pronto per Ruffini in politica Ma il Pd frena
a pagina 8

IL NUOVO PREMIER FRANCESE
Macron sceglie Bayrou
Parla la nipote romana
«Chi è nonno Franco pazzo per la Capitale»
Macron sceglie Bayrou a otto giorni dalla sfiducia al premier Barnier: nasce un governo a guida centrista. E la nipote racconta il nonno neo premier: «Pazzo di Roma».
Caro e Torechiaro a pagina 7

DI GREGORY ALEGI
La partita a scacchi che cambia il mondo
a pagina 28

SALVINI: «È ADESSO BISOGNA CAMBIARE LE REGOLE»
Alla fine lo sciopero è contro Israele
Violenze dei Pro Pal e Roma bloccata
Campigli a pagina 4

IL VERMINAIO DEI DOSSIER
L'inchiesta si sposta a Roma
FI: «Non sia un colpo di spugna»
a pagina 9

LA SFIDA DI CANTALAMESSA
«De Raho parla di vendetta? Se lo pensa davvero, denunci»
Sirignano a pagina 9

Non è la parola della Bibbia
Questa è la Mia Parola Alfa e Omega Il Vangelo di Gesù
1120 pagg., ISBN 979-12-80027-26-9 Tradotto in 17 lingue
Euro 9,50 + spedizione gratis + in omaggio il libro "Chi era Gesù di Nazareth?" (gratis anche come ebook)
Tel. 011 191 156 77
www.edizioni-gabriele.com

Oroscopo
Le stelle di Branko
a pagina 13

PROCLAMATA DA GIULI
Sarà Subiaco la capitale del libro 2025
Sbraga a pagina 23

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.
Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per le difese immunitarie.

VIVIN C è un medicinale a base di acido acetilsalicilico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 14/10/2022.

IL TEMPO di Feltri
Caro Babbo Natale se davvero esisti occupati dei bambini abbandonati
DI VITTORIO FELTRI
a pagina 11





a pag. 25

La produzione industriale italiana è bloccata da trent'anni: ecco cosa fare per farla ripartire
Carlo Valentini a pag. 6

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



LEGGI DI BILANCIO
Si restringe l'accesso al credito per chi compra la prima casa
Galli a pag. 25

Minitasse sul secondo lavoro

Nelle grandi aziende un lavoratore potrà essere assunto part time e avere un contratto di lavoro autonomo in regime forfettario, con tasse e contributi ridotti

ORSI & TORI

DIPAULO PANERAI

Che cosa avrà provato e pensato la presidente **Giorgia Meloni** ascoltando e vedendo in diretta sulla prima televisione finanziaria ed economica d'Italia e del mondo le dichiarazioni su di lei rilasciate dal presidente eletto **Donald Trump** ai microfoni e davanti alla telecamera di **Class CNBC** e di **Cnbc**, sul floor della **Borsa di Wall Street**? La nostra **Stefania Spatti**, l'unica giornalista insieme ai colleghi di **Cnbc Usa** a poter trasmettere dal floor di **Wall Street**, ha fermato il presidente **Trump** dopo che aveva suonato la campanella di inizio delle trattative e visitato la più grande borsa del mondo, giovedì 12 dicembre. E come prima domanda **Stefania** gli ha chiesto un suo giudizio sulla presidente **Meloni**, che il presidente eletto aveva incontrato anche pochi giorni prima in occasione della riapertura di **Notre Dame** a Parigi. La risposta di **Trump** è stata entusiastica con l'uso di parole davvero rare nei giudizi di

continua a pag. 2

Secondo lavoro scontato, di tasse e contributi, nelle grandi aziende (over 250 dipendenti). Un lavoratore potrà essere in parte assunto a part-time con un orario di lavoro tra il 40 e il 60% del tempo pieno (e qui paga tasse e contributi pieni); e in parte potrà essere assunto con contratto di lavoro autonomo avvalendosi del regime forfettario, che consente di pagare il 15% a titolo di tasse. In tal caso verserà anche i contributi ridotti.

Cirioli a pag. 29



Brambilla: intagliabili le tasse al ceto medio

Pacione Di Bello a pag. 5



DIRITTO & ROVESCIO

Le visioni del mondo oggi dominanti in Occidente affondano le loro radici in pensatori che, intorno alla metà del '800, accantonata la metafisica, si sono sforzati di costruire ideologie estremamente raffinate alla ricerca di una via di salvezza immanente. Nel 1848 **Karl Marx** pubblicava il **Manifesto del Partito comunista**, puntando sul proletariato come classe sociale in grado di innescare la rivoluzione socialista che avrebbe portato all'università ugualitaria, giustizia, pace. **Ernest Renan** scriveva in quegli anni *L'avenir de la science*, che prevedeva invece la liberazione da ogni male grazie allo sviluppo scientifico. **Sigmund Freud**, qualche anno più tardi, elaborò una metodologia di indagine della psiche che avrebbe dovuto curare, o almeno lenire, i drammi e le sofferenze dell'animo umano. Un positivismo che ha innescato un enorme progresso materiale. Ma cosa è rimasto oggi di quelle speranze di salvezza? Ma-terie.

ANCHE QUESTO TI SEMBRAVA IMPOSSIBILE?

È TEMPO DI SUPERARE I LIMITI DELLA TUA IMPRESA CON L'AI

VUOI RENDERE LA TUA AZIENDA A PROVA DI FUTURO?

Disruptives ti guida nella rivoluzione di AI e Machine Learning per aumentare fatturato e competitività.

Cosa possiamo fare per la tua PMI:

- Analizzare i tuoi flussi di lavoro e individuare le aree in cui l'AI può fare la differenza già oggi
- Sviluppare modelli di machine learning per finalità predittive e ottimizzazione delle decisioni
- Implementare soluzioni AI personalizzate per automatizzare processi ripetitivi e trasformare le operazioni aziendali
- Fornire formazione e supporto continuativo al tuo team per garantire l'adozione e integrazione efficace dell'AI

Nell'era dell'AI il futuro del tuo business si costruisce oggi

Richiedi una call gratuita su disruptives.it

disruptives **DISRUPTIVES**

ZURIGO
BOLOGNA
MILANO

*annuncio interamente creato con Intelligenza Artificiale

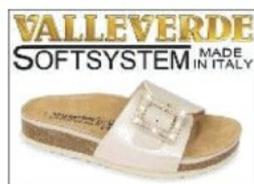
*Con il nuovo codice della strada a € 9,90 in più Con La riforma del non profit a € 9,90 in più Con La riforma fiscale/8 a € 8,90 in più

LA NAZIONE

SABATO 14 dicembre 2024
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



La sentenza del tribunale di Firenze

Fu ucciso a Mauthausen Giustizia e risarcimento arrivano dopo 80 anni

Capobianco e Cecchetti a pagina 22



Ruffini sbatte la porta, Meloni irritata

Dimissioni dall'Agenzia delle Entrate e accuse al governo: le tasse non sono pizzo di Stato. La Lega: stia lontano dalle tasche degli italiani Servizi
L'ipotesi di un ruolo politico in un centro alleato al Pd. **Intervista a Renzi:** «I voti centristi valgono il doppio, sono decisivi per vincere» alle p. 2, 3 e 5

Il ministro: «Rivedere le regole»

Lo sciopero blocca l'Italia: disagi e scontri L'ira di Salvini

Pomponi a pagina 6

L'analisi

Le proteste ignorano il Paese reale

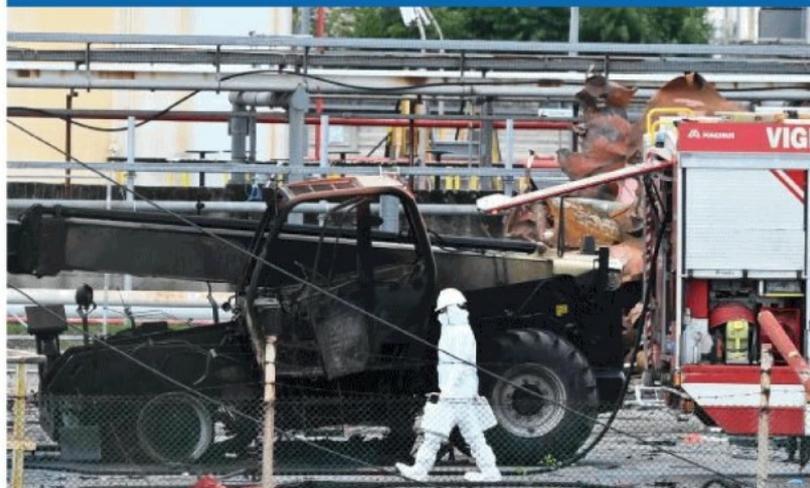
Bruno Vespa a pagina 7

La manovra economica

Autostrade: pedaggi +1,8% Stipendi più alti per i ministri

Troise a pagina 25

IL SOLLEVAMENTO DEL MACCHINARIO AVREBBE CAUSATO L'ESPLOSIONE



Calenzano, il giallo del carrello

Il sistema di raccolta dei vapori alla pensilina numero 6 era mal funzionante. È quanto emerge dagli ultimi accertamenti disposti dalla Procura di Prato sulla

tragedia di Calenzano. Secondo un'ipotesi investigativa, all'origine dell'esplosione nel sito Eni ci sarebbe un carrello in azione vicino alla nube: il solle-

vamento del macchinario, combinato coi vapori dei carburanti, avrebbe scatenato l'inferno.

Natoli, Capanni e commento di **Caroppo** alle pagine 14 e 15

DALLE CITTÀ

Empoli

Comunità in lutto per il 58enne Dara «Una vita dietro alla telecamera»

Cioni in Cronaca

Empoli

L'ultimo saluto a padre Di Cesare Arriva il vescovo

Servizio in Cronaca

Empolese Valdelsa

La nuova Sr429 Al via gli espropri per il cantiere

Servizio in Cronaca



Nuovo premier in Francia

Macron sceglie il cattolico Bayrou

Serafini a pagina 9



Milano, arrestato dopo 6 mesi

Fu soffocata dal compagno

Calderola a pagina 17



190 anni di Raina Kabaivanska

«Dissi no al Bolshoi lo volevo l'Italia»

Marchetti a pagina 19



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Mario Orfeo



Sabato 14 dicembre 2024



Oggi con d

Anno 69 N° 205 - In Italia € 2,70

MANOVRA

Gli aumenti del governo

Stipendi più alti per i ministri non parlamentari. Prelievo fiscale su voli e scommesse online. Rincarano anche dei pedaggi autostradali. Bankitalia: "Male industria e consumi, crescita ferma"

Agenzia delle Entrate, polemica su Ruffini che lascia e accusa la destra

L'Europa tra esercito e welfare

di Massimo Giannini

Diceva Henry Kissinger che se non ti occupi di geopolitica, allora sarà la geopolitica ad occuparsi di te. E lo sta facendo, brutalmente, nell'Europa disunita e post-eroica che non sembra più capace di battersi per qualcuno o per qualcosa. Continente paralizzato dal fatto compiuto, come lo definisce Paolo Rumiz, il disordinato kombinat che chiamiamo Unione sta sempre più solo sul cuor della Terra, trafitto dal putinismo e dal trumpismo.

Con lo zar di Russia in guerra alle porte dell'Est e il tycoon d'America sull'uscio della Casa Bianca, i popoli soffrono paura e disincanto, i politici procedono in ordine sparso.

Quelli che hanno chiara la posta in gioco stanno uscendo o sono già usciti di scena. Macron che dice "la nostra Europa potrebbe morire", mentre dà a Bayrou l'incarico di fare un nuovo governo già quasi morente. Merkel che spinge per l'abolizione del "freno al debito di bilancio" tedesco, mentre al voto anticipato di febbraio rischiano di vincere i neonazisti dell'Afd.

● continua a pagina 35

Altan

DI CAZZATA IN CAZZATA, NOI ANDIAMO AVANTI!



Prende forma definitiva la terza legge di bilancio del governo Meloni con gli ultimi emendamenti presentati in Parlamento. Le novità riguardano stipendi più alti per i ministri che non sono parlamentari e prelievi fiscali su voli e scommesse online. Anche i pedaggi autostradali subiranno un rincarato. Intanto Bankitalia parla di crescita ferma. Polemica sulle dimissioni di Ruffini che lancia accuse al governo.

di Cerami, Colombo, Santelli e Vitale ● da pagina 2 a pagina 5

Spazio al centro avanti un altro

di Stefano Cappellini

Si parla molto di centro, specie dopo l'intervista del sindaco di Milano Beppe Sala a Repubblica di due giorni fa, e c'è già un altro protagonista ufficiale del dibattito. Il direttore dell'Agenzia delle Entrate, Ernesto Maria Ruffini, citato da più parti come possibile organizzatore di un'area moderata da federare alla coalizione di centrosinistra, si è dimesso dall'incarico. In una intervista al Corriere della sera Ruffini ha però spiegato che la sua scelta non dipende dalla volontà di darsi alla politica, bensì dal disagio per le condizioni politiche in cui si è trovato a svolgere il suo incarico istituzionale.

● a pagina 35

Il caso

Schlein in Albania: i centri per migranti spreco vergognoso

di Giannoli e Tito ● a pagina 6

La crisi

In Francia Macron nomina Bayrou premier

dalla nostra corrispondente Anais Ginori ● a pagina 15

L'intervista

Baricco "Volevo essere Novecento"

di Raffaella De Santis



Alessandro Baricco non ci prova neppure a far finta che sia una cosa come le altre, al telefono è felice e non lo nasconde: «Abbiamo voglia di festeggiare». Novecento, il monologo scritto nel 1994, diventato un libro Feltrinelli che ha venduto oltre un milione di copie, per i suoi trent'anni varca le soglie del Piccolo di Milano, il Teatro Strehler, il palcoscenico di prosa più prestigioso d'Italia. Ci arriva dopo aver girato molto. Il 16 dicembre sarà una giornata speciale che culminerà la sera con Baricco sul palco a leggerlo davanti al pubblico: «Volevo tornare al sound originario».

● alle pagine 36 e 37

Domani in edicola



Robinson svela gli archivi di Borges



Il reportage

Sudan, gli eroi della guerra dimenticata

di Patricia Huon e Christian Putsch

OMDURMAN (SUDAN)
 All'imbrunire il ragazzo stende gli indumenti macchiati di sangue delle vittime sul marciapiede, accanto al pronto soccorso. Un vestito a fiori. Una maglia da calcio rosa. Sandali rovinati, un cellulare rotto. Mute testimonianze dell'orrore per provare a identificare i proprietari.

● a pagina 17



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

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

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

con Manga Super Robot
€ 12,60

NZ



IL COLLOQUIO

David: "Mio marito Elton John tra disprezzo del padre e manie"

VALENTINA ARIETE - PAGINA 22



LE IDEE

Giuli, Atreju e la cultura woke il nuovo lato oscuro della forza

GIANLUCA NICOLETTI - PAGINA 23



IL CALCIO

Ché Adams, gol da metà campo a Empoli il Toro rialza la testa

MANASSERO, ODDENINO - PAGINA 34



LA STAMPA

SABATO 14 DICEMBRE 2024



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,20 € (CON TUTTOLIBRI) || ANNO 158 || N. 345 || IN ITALIA || SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) || ART. 1 COMMA 1, DCB-TO || www.lastampa.it



LE STIME DEI COMMERCIALISTI SULLA PACE FISCALE: HA ADERITO SOLO IL 17%. SI ALLONTANA IL TAGLIO DELL'IRPEF

Concordato, anche il bis è un flop

Emendamenti alla manovra: stipendi più alti per i ministri. Aumentano le autostrade: +1,8%

IL COMMENTO

Il populismo anti-casta arriva all'ultima prova

FLAVIA PERINA

L'emendamento alla manovra economica che equipara lo stipendio dei ministri e dei sottosegretari non parlamentari a quello dei colleghi eletti è il test definitivo sulla fine della stagione dell'anticasta. Il fatto stesso che la maggioranza abbia proposto la modifica fa immaginare che i giudici ormai consegnata al passato la lunga fase di rabbia contro l'establishment, i suoi stipendi, i suoi privilegi, le sue buvette e i suoi barbiere a prezzo agevolato. Quella fase ha prodotto nell'arco di quindici anni l'inseguimento, talvolta oltre ogni ragionevolezza, degli istinti più animosi contro i presunti potenti (molti dei quali erano appena travetti di partito promossi nelle assemblee elettive), tagli agli emolumenti, sforbiciate alle pensioni, riduzione del numero stesso di deputati e senatori, e ovviamente cancellazione del finanziamento pubblico ai partiti. La politica, si diceva, diventerà più efficiente. Trasparente come una casa di vetro. Si farà più vicina al popolo e ai suoi problemi.

CONTINUA A PAGINA 27

AMABILE, ANGELONE, GORIA, MONTICELLI

Il concordato preventivo biennale si è rivelato un flop. Nonostante la riapertura della finestra fino al 12 dicembre, il conteggio definitivo parla di non più di 750 mila adesioni: appena il 17% dei 4.408.386 contribuenti interessati. Di questa platea potenziale, 2,8 milioni sono soggetti a Isa (gli indici sintetici di affidabilità fiscale), mentre circa 1,6 milioni sono titolari di partita Iva forfettaria. - PAGINE 2 E 3

L'INTERVISTA

Schlein: stragi in mare, si muova l'Ue

FRANCESCA PACI

La segretaria del Pd Elly Schlein è appena tornata dall'Albania, dove ha visitato i centri di Shengjini e Gjader, «la bandiera ideologica della destra piantata sul nulla». Il Pd darà battaglia, dice, «contro uno spreco

assurdo di risorse umane ed economiche e per una missione di soccorso europeo nel Mediterraneo». Ma non c'è solo Mare Nostrum all'orizzonte: l'abisso dove può naufragare il governo Meloni è l'economia. - PAGINA 4



UN ALTRO VENERDI DI SCONTORI. PIETRE CONTRO LA POLIZIA AI POLI. IL PREFETTO: GIOVANI FUORI CONTROLLO

Guerriglia Torino

COMAI, GIACOMINO, STAMIN

Che cosa si agita nella pancia della città

GIANNI ARMAND-PILON

LA POLITICA

Le crociate di Salvini Capitan Fracassa

Alessandro De Angelis

Pd, Appendino chiude "Ora nessun accordo"

Niccolò Carratelli

LA GIUSTIZIA

Se le minacce agli avvocati rendono tutti più indifesi



VLADIMIRO ZAGREBELSKY

L'offesa e le minacce che ha subito il difensore di Filippo Turetta e le minacce e l'ambiente ostile che deve sopportare l'avvocato che difende Dominique Pelicot ad Avignone in Francia. - PAGINA 27

LA FRANCIA

La sfida di Macron: Bayrou premier ma adesso il rischio è l'immobilismo

ERIC JOZSEF



Sogna l'hôtel Matignon da 7 anni. Sin da quando, Macron entrò all'Eliseo grazie al suo sottrarsi alla corsa per le presidenziali e al suo sostegno al giovane candidato. CICCARELLI - PAGINE 10 E 11

IL REPORTAGE

In piazza a Damasco "Nessuno può essere peggiore di Assad"

FRANCESCA MANNOCCI

Piazza degli Omayyadi a Damasco ieri sembrava un respiro lungo, un respiro a polmoni pieni, dopo decenni di apnea. Un respiro di balli e grida, canti e abbracci, bandiere e preghiere. Ilam Turkmani ha cinquant'anni, nata e cresciuta a Damasco. È arrivata in piazza molto presto, per le prime preghiere del venerdì dopo la caduta di Assad. Si è seduta su uno scialino e osserva le strade riempirsi. MAGRI - PAGINE 12 E 13

L'UCRAINA

Le bombe di Putin sulle avance di pace

Anna Zafesova

Mahuchikh: noi atleti in gara con l'uniforme

Giulia Zonca

BUONGIORNO

Questa settimana la malagiustizia ha occupato un po' del dibattito politico e molto di questo mio spazio, e mi pare perfetto chiuderla con la storia di Beniamino Zucheddu, la quale dimostra che la malagiustizia non è soltanto questione della magistratura, degli arresti e dei processi senza prove, dei mancati risarcimenti e delle volatili responsabilità. È una questione su cui si delinea la nostra idea di comunità e di politica. Intervistato da Elvira Serra sul Corriere della Sera, Beniamino Zucheddu ha raccontato che quando uscì dal carcere aveva un dente solo. Erano passati trentatré anni. Ci era entrato a ventisei, accusato e poi condannato per un omicidio mai commesso e, quando gli dissero ora sei libero, lui corse in cella, buttò le sue cose dentro due sacchetti plastica, non salutò nessuno per paura che intanto ci ripensassero, attraversò i cancelli e camminò senza voltarsi: alla svelta, più spazio possibile fra sé e la prigione. Tutti ci siamo immaginati, credo, i decenni dell'innocente recluso ma pochi, temo, i mesi dell'innocente tornato libero. Quando lo hanno arrestato aveva ventisei anni, una casa, un lavoro, un reddito e tutti i denti. Quando lo hanno liberato aveva cinquantanove anni, niente casa, niente lavoro, niente reddito e un dente solo. Se non mi avesse aiutato mia sorella, ha detto, avrei dovuto rubare. Nella nostra idea di giustizia, di politica e di comunità, può succedere che si prenda un uomo, lo si condanni ingiustamente, gli si tolga il tempo migliore della vita, la casa, il lavoro, tutto, anche i denti e poi gli si dica: abbiamo sbagliato, arrieverci. E se non ha più nulla, s'arrangi.

Un dente solo

MATTA FELTRI

AGRI ZOO 2 PET SHOP advertisement with dog image and website URL

Gvarallo Monete e Lingotti d'Oro TORINO advertisement with gold coins image





VALUE TO INVESTORS



**SGR CACCIA AL TESORO
DEI CAMPIONI DEL 2024**

**CLASSIFICA I MIGLIORI
CONSULENTI FINANZIARI**

**MILANO
FINANZA**

www.milanoфинanza.it



VALUE TO INVESTORS



€ 4,50 Sabato 14 Dicembre 2024 Anno XXXCVI - Numero 246 MF il quotidiano dei mercati finanziari *L'espresso* Spedite in A.P. art. 1, c.1, L. 4601, DCB Milano



DOPO IL TAGLIO DEI TASSI BCE/1
**Le 25 azioni europee
che ringraziano Lagarde**

DOPO IL TAGLIO DEI TASSI BCE/2
**Fisso, variabile o surroga?
Che mutuo vi conviene ora**



ESCLUSIVO *Meno imposte su finanza e lavoro, aliquota al 15% per chi produce ricchezza negli Usa, i rapporti con Meta e Amazon, gli stipendi che cresceranno: parla il presidente eletto*

GRANDI & RICCHI

Trump: per farvi guadagnare taglierò le tasse a Wall Street



ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Che cosa avrà provato e pensato la presidente **Giorgia Meloni** ascoltando e vedendo in diretta sulla prima televisione finanziaria ed economica d'Italia e del mondo le dichiarazioni su di lei rilasciate dal presidente eletto **Donald Trump** ai microfoni e davanti alla telecamera di **Class CNBC** e di **Cnbc**, sul floor della **Borsa di Wall Street**? La nostra **Stefania Spatti**, l'unica giornalista insieme ai colleghi di **Cnbc Usa** a poter trasmettere dal

floor di Wall Street, ha fermato il presidente Trump dopo che aveva suonato la campanella di inizio delle trattative e visitato la più grande borsa del mondo, giovedì 12 dicembre. E come prima domanda **Stefania** gli ha chiesto un suo giudizio sulla presidente **Meloni**, che il presidente eletto aveva incontrato anche pochi giorni prima in occasione della riapertura di **Notre Dame** a Parigi. La risposta di Trump è stata entusiastica con l'uso di parole davvero rare nei giudizi di un presidente del più importante paese del mondo: «I love Italy. E **Giorgia Meloni** è una fantastica leader e fantastica persona. Parlerò con lei per discutere dell'Europa», sono state le sue parole appunto assolutamente inusuali, anche per l'enfasi, da parte di un presidente americano, anche se Trump è un presidente particolare. E naturalmente, quando la presidente

DALLE ENTRATE ALLA POLITICA?
**Dal Vaticano fino a Prodi:
la rete dello sceriffo Ruffini**

IDEE FINANZIARIE PER NATALE
**Un fondo in regalo? Cosa
scegliere per figli e nipoti**

LE BANCHE IN PIENO RISIKO
**Come si muoverà l'Agricole
tra Bpm, Anima e Unicredit**



**INTESA SANPAOLO
ASSICURAZIONI**

**Insieme, possiamo
arrivare lontano.**

Progettare il futuro e vivere con serenità il presente è più semplice grazie alle nostre soluzioni assicurative, pensate per te e offerte dalla bancassicurazione leader in Italia.

Persone, beni, patrimonio.

IntesaSanpaoloAssicurazioni.com
Messaggio pubblicitario con finalità promozionali.



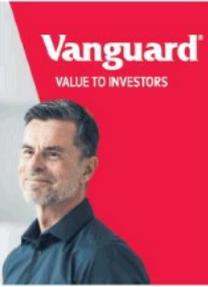
Vanguard
VALUE TO INVESTORS

**SGR CACCIA AL TESORO
DEI CAMPIONI DEL 2024**

**CLASSIFICA I MIGLIORI
CONSULENTI FINANZIARI**

**MILANO
FINANZA**

www.milanoфинanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

€ 4,50 Sabato 14 Dicembre 2024 Anno XXXCVI - Numero 246 MF il quotidiano dei mercati finanziari *L'espresso* Spedite in A.P. art. 1, c.1, L. 4601, DCB Milano



DOPO IL TAGLIO DEI TASSI BCE/1
**Le 25 azioni europee
che ringraziano Lagarde**

DOPO IL TAGLIO DEI TASSI BCE/2
**Fisso, variabile o surroga?
Che mutuo vi conviene ora**



ESCLUSIVO *Meno imposte su finanza e lavoro, aliquota al 15% per chi produce ricchezza negli Usa, i rapporti con Meta e Amazon, gli stipendi che cresceranno: parla il presidente eletto*

GRANDI & RICCHI

Trump: per farvi guadagnare taglierò le tasse a Wall Street

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Che cosa avrà provato e pensato la presidente **Giorgia Meloni** ascoltando e vedendo in diretta sulla prima televisione finanziaria ed economica d'Italia e del mondo le dichiarazioni su di lei rilasciate dal presidente eletto **Donald Trump** ai microfoni e davanti alla telecamera di **Class CNBC** e di **Cnbc**, sul floor della **Borsa di Wall Street**? La nostra **Stefania Spatti**, l'unica giornalista insieme ai colleghi di **Cnbc Usa** a poter trasmettere dal

floor di Wall Street, ha fermato il presidente Trump dopo che aveva suonato la campanella di inizio delle trattative e visitato la più grande borsa del mondo, giovedì 12 dicembre. E come prima domanda **Stefania** gli ha chiesto un suo giudizio sulla presidente **Meloni**, che il presidente eletto aveva incontrato anche pochi giorni prima in occasione della riapertura di **Notre Dame** a Parigi. La risposta di Trump è stata entusiastica con l'uso di parole davvero rare nei giudizi di un presidente del più importante paese del mondo: «I love Italy. E **Giorgia Meloni** è una fantastica leader e fantastica persona. Parlerò con lei per discutere dell'Europa», sono state le sue parole appunto assolutamente inusuali, anche per l'enfasi, da parte di un presidente americano, anche se Trump è un presidente particolare. E naturalmente, quando la presidente



DALLE ENTRATE ALLA POLITICA?
**Dal Vaticano fino a Prodi:
la rete dello sceriffo Ruffini**

IDEE FINANZIARIE PER NATALE
**Un fondo in regalo? Cosa
scegliere per figli e nipoti**

LE BANCHE IN PIENO RISIKO
**Come si muoverà l'Agricole
tra Bpm, Anima e Unicredit**



**Insieme, possiamo
arrivare lontano.**

Progettare il futuro e vivere con serenità il presente è più semplice grazie alle nostre soluzioni assicurative, pensate per te e offerte dalla bancassicurazione leader in Italia.

Persone, beni, patrimonio.

Intesa Sanpaolo Assicurazioni

intesa-sanpaoloassicurazioni.com

Messageo pubblicitario con finalità promozionali.

L'Economia del Mare e i giovani

Nella foto: Il presidente Vincenzo Garofalo. VASTO - L'Economia del Mare come opportunità di lavoro per i giovani. Nell'iniziativa "Naviga il futuro", promossa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale per gli Italian port days nel porto di Vasto, si è parlato delle professioni marittime dello scalo. Un incontro, organizzato in collaborazione con il Consorzio Vivere Vasto Marina, per spiegare agli studenti della Scuola secondaria di primo grado "R. Paolucci" e dell'Istituto Tecnico Statale, economico e tecnologico "Filippo Palizzi" quali sono i mestieri portuali e quali possibilità possono offrire per la loro carriera lavorativa. "I porti generano economia e sviluppo, nel rispetto dell'ambiente, e creano posti di lavoro - ha detto Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale -. Sono realtà di grande valore produttivo e sociale, un mondo vivace ma spesso silenzioso che ha sempre operato garantendo i rifornimenti di merci anche durante la pandemia. Il porto di Vasto, l'ultimo entrato nella nostra Autorità, ha una grande vivacità rappresentata dall'impegno degli operatori e dalle imprese. L'incontro di oggi, con le testimonianze di chi è protagonista di questo contesto, potrà essere fonte di ispirazione per i giovani, per un loro futuro lavorativo". La manifestazione nazionale Italian port days, coordinata da **Assoport**, nasce con la volontà di far conoscere gli scali portuali alle comunità, per valorizzare il legame che unisce il cluster marittimo alle città di cui fanno parte. Sulla stessa lunghezza d'onda anche l'intervento del Tenente di Vascello Rossella D'Ettore, comandante della Capitaneria di Porto di Vasto, che ha parlato dell'importanza del porto di Vasto nel mare Adriatico e ha condiviso con i ragazzi il suo ricordo di quando era una studentessa ed ora è parte del mondo marittimo. Agli studenti sono state poi presentate alcune attività portuali e il loro funzionamento all'interno dell'infrastruttura. La Marineria Vastese ha parlato del mercato ittico e della filiera del pescato mentre i rappresentanti delle imprese portuali hanno parlato delle attrezzature portuali e della movimentazione delle merci. Un approfondimento è stato dedicato alla storia del faro di Vasto da parte dell'Associazione nazionale marinai d'Italia. Il Circolo nautico di Vasto ha presentato le proprie attività. Legambiente ha illustrato le caratteristiche della Riserva naturale regionale di Punta Aderci e l'impegno dell'associazione nel promuovere i porti verdi.



Nella foto: Il presidente Vincenzo Garofalo. VASTO - L'Economia del Mare come opportunità di lavoro per i giovani. Nell'iniziativa "Naviga il futuro", promossa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale per gli Italian port days nel porto di Vasto, si è parlato delle professioni marittime dello scalo. Un incontro, organizzato in collaborazione con il Consorzio Vivere Vasto Marina, per spiegare agli studenti della Scuola secondaria di primo grado "R. Paolucci" e dell'Istituto Tecnico Statale, economico e tecnologico "Filippo Palizzi" quali sono i mestieri portuali e quali possibilità possono offrire per la loro carriera lavorativa. "I porti generano economia e sviluppo, nel rispetto dell'ambiente, e creano posti di lavoro - ha detto Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale -. Sono realtà di grande valore produttivo e sociale, un mondo vivace ma spesso silenzioso che ha sempre operato garantendo i rifornimenti di merci anche durante la pandemia. Il porto di Vasto, l'ultimo entrato nella nostra Autorità, ha una grande vivacità rappresentata dall'impegno degli operatori e dalle imprese. L'incontro di oggi, con le testimonianze di chi è protagonista di questo contesto, potrà essere fonte di ispirazione per i giovani, per un loro futuro lavorativo". La manifestazione nazionale Italian port days, coordinata da Assoport, nasce con la volontà di far conoscere gli scali portuali alle comunità, per valorizzare il legame che unisce il cluster marittimo alle città di cui fanno parte. Sulla stessa lunghezza d'onda anche l'intervento del Tenente di Vascello Rossella D'Ettore, comandante della Capitaneria di Porto di Vasto, che ha parlato dell'importanza del porto di Vasto nel mare Adriatico e ha condiviso con i ragazzi il suo ricordo di quando era una studentessa ed ora è parte del mondo marittimo. Agli studenti sono state poi presentate alcune attività portuali e il loro funzionamento all'interno dell'infrastruttura. La Marineria Vastese ha parlato del mercato ittico e della filiera del pescato mentre i rappresentanti delle imprese portuali hanno parlato delle

Trieste Prima

Trieste

Presidio contro il transito di armi nei porti di Trieste e Monfalcone

Organizzato dal coordinamento NoGreenPass, si terrà domani sabato 14 dicembre alle 11 davanti alla sede dell'**autorità portuale** di via Von Bruck. Diffuso in questi giorni ai portuali un volantino con il quale si chiede di denunciare i passaggi di armi in porto anche attraverso fotografie TRIESTE - Questa mattina davanti alla torre del Lloyd in via von Bruck, sede dell'**autorità portuale**, una delegazione del coordinamento NoGreenPass di Trieste ha consegnato, al protocollo dell'authority, una lettera aperta al commissario Torbianelli e relativa ai traffici di armi e mezzi militari a Trieste e Monfalcone. E' stata l'occasione per ricordare che domani mattina alle 11 ci sarà un presidio, sempre all'esterno della medesima **autorità**, per ribadire l'opposizione all'utilizzo dei porti di Trieste e Monfalcone per le guerre della Nato, aderiscono all'iniziativa Mondo Senza Guerre e Senza Violenza Trieste, Insieme Liberi, Fronte della Primavera Triestina, Comitato mutuo Appoggio Radio Tv, Tavola Pace Fvg. Nella lettera a Torbianelli, sono ricordate, tra le altre cose, le segnalazioni fatte dall'Usb "a Monfalcone a febbraio del 2023 del passaggio di mezzi militari e obici sulla nave Severine, attraccata ad Alexandroupoli, uno dei terminali della logistica statunitense per armare Kiev. smentendo l'allora presdientet D'Agostino che aveva dichiarato che i mezzi militari erao destinati all'esercito italiano e ditrette in Sardegna. A cui sono seguite le segnalazioni dei dicembre 2023 e di agosto 2024, sempre presso lo scalo di Monfalcone. Che è un porto di categoria due, di classe seconda, che secondo il piano regolatore **portuale** non è abilitato a ricevere armamenti, per questioni di logistica e sicurezza".



Agenparl

Venezia

VSF | PUNTO STAMPA E BRINDISI NATALIZIO_Lunedì 16 dicembre ore 13:30 VSF, San Marco 176 Venezia

(AGENPARL) - ven 13 dicembre 2024 > [image: image.png] > *VSF | PUNTO STAMPA E BRINDISI NATALIZIO* > *Lunedì 16 dicembre ore 13:30 VSF, San Marco 176 Venezia* > Il Presidente della Fondazione Venezia Capitale Mondiale della > Sostenibilità / Venice Sustainability Foundation (VSF) Renato Brunetta sarà > lieto di incontrare i media per fare il punto sulle attività svolte da VSF > nel 2024 e sulle progettualità future e, con l'occasione, fare un brindisi > natalizio assieme. > L'incontro è previsto lunedì 16 dicembre 2024 alle ore 13.30 nella sede > della Fondazione, San Marco 176 (Calle del Cappello Nero, Procuratie > Vecchie), al termine del Consiglio di Indirizzo. > Per partecipare, cortesemente confermare la propria presenza entro il 14 > *Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità / Venice > Sustainability Foundation (VSF)* > Costituita il 14 marzo 2022, sotto il patrocinio del Governo italiano, VSF > opera per la realizzazione di un nuovo modello di sostenibilità per Venezia > e il suo intorno geografico che consenta di ricreare in forma stabile > quell'esperienza di fruizione (residenziale, lavorativa, turistica) che per > secoli hanno reso questi luoghi senza eguali. La Fondazione è composta da > un partenariato articolato, formato dagli enti territoriali regionali e > locali, dalle principali istituzioni culturali e accademiche veneziane e da > un gruppo di grandi imprese interessate allo sviluppo sostenibile > dell'intorno veneziano. Soci fondatori di VSF sono: Regione del Veneto, > Comune di Venezia, Università Ca' Foscari Venezia, Università Iuav di > Venezia, Accademia di Belle Arti Venezia, Conservatorio di Musica Benedetto > Marcello Venezia, Fondazione Giorgio Cini, Assicurazioni Generali, Boston > Consulting Group, Confindustria Veneto, Enel Italia, Eni, Snam. Soci > co-fondatori di VSF sono: Alilaguna, Almaviva, Amazon, Autorità di Sistema > Portuale del Mare Adriatico Settentrionale - **Porti** di Venezia e Chioggia, > Avl Italia, Concessioni Autostradali Venete, Camera di Commercio Venezia > Rovigo, Cassa Depositi e Prestiti, Consiglio Nazionale delle Ricerche, > Eagle Pictures, Edison, Enfinity Global, Ferrovie dello Stato Italiane, > Fincantieri, Fondazione Compagnia di San Paolo, Fondazione di Venezia, > Gruppo Autostrade per l'Italia, Gruppo SAVE, Infinityhub, Invitalia, > Leonardo, Marsilio, Microsoft, Poste Italiane, PricewaterhouseCoopers, > Sanlorenzo, Società Italiana per le Condotte d'Acqua 1880, Terna, The > European House - Ambrosetti, TIM, Umana, Unicredit, Unioncamere, Venice > International University. Ne è presidente il prof. Renato Brunetta, con > vicepresidenti Luca Zaia, presidente della Regione del Veneto, e Luigi > Brugnaro, sindaco di Venezia. Per maggiori informazioni: <http://www.vsf.foundation> > *Contatti per la stampa.* Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam.



(AGENPARL) - ven 13 dicembre 2024 > [image: image.png] > *VSF | PUNTO STAMPA E BRINDISI NATALIZIO* > *Lunedì 16 dicembre ore 13:30 VSF, San Marco 176 Venezia* > Il Presidente della Fondazione Venezia Capitale Mondiale della > Sostenibilità / Venice Sustainability Foundation (VSF) Renato Brunetta sarà > lieto di incontrare i media per fare il punto sulle attività svolte da VSF > nel 2024 e sulle progettualità future e, con l'occasione, fare un brindisi > natalizio assieme. > L'incontro è previsto lunedì 16 dicembre 2024 alle ore 13.30 nella sede > della Fondazione, San Marco 176 (Calle del Cappello Nero, Procuratie > Vecchie), al termine del Consiglio di Indirizzo. > Per partecipare, cortesemente confermare la propria presenza entro il 14 > *Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità / Venice > Sustainability Foundation (VSF)* > Costituita il 14 marzo 2022, sotto il patrocinio del Governo italiano, VSF > opera per la realizzazione di un nuovo modello di sostenibilità per Venezia > e il suo intorno geografico che consenta di ricreare in forma stabile > quell'esperienza di fruizione (residenziale, lavorativa, turistica) che per > secoli hanno reso questi luoghi senza eguali. La Fondazione è composta da > un partenariato articolato, formato dagli enti territoriali regionali e > locali, dalle principali istituzioni culturali e accademiche veneziane e da > un gruppo di grandi imprese interessate allo sviluppo sostenibile > dell'intorno veneziano. Soci fondatori di VSF sono: Regione del Veneto, > Comune di Venezia, Università Ca' Foscari Venezia, Università Iuav di > Venezia, Accademia di Belle Arti Venezia, Conservatorio di Musica Benedetto > Marcello Venezia, Fondazione Giorgio Cini, Assicurazioni Generali, Boston > Consulting Group, Confindustria Veneto, Enel Italia, Eni, Snam. Soci > co-fondatori di VSF sono: Alilaguna, Almaviva, Amazon, Autorità di Sistema > Portuale del Mare Adriatico Settentrionale - **Porti** di Venezia e Chioggia, > Avl Italia, Concessioni Autostradali Venete, Camera di Commercio Venezia > Rovigo, Cassa Depositi e Prestiti, Consiglio Nazionale delle Ricerche, > Eagle Pictures, Edison, Enfinity Global, Ferrovie dello Stato Italiane, > Fincantieri, Fondazione Compagnia di San Paolo, Fondazione di Venezia, > Gruppo Autostrade per l'Italia, Gruppo SAVE, Infinityhub, Invitalia, > Leonardo, Marsilio, Microsoft, Poste Italiane, PricewaterhouseCoopers, > Sanlorenzo, Società Italiana per le Condotte d'Acqua 1880, Terna, The > European House - Ambrosetti, TIM, Umana, Unicredit, Unioncamere, Venice > International University. Ne è presidente il prof. Renato Brunetta, con > vicepresidenti Luca Zaia, presidente della Regione del Veneto, e Luigi > Brugnaro, sindaco di Venezia. Per maggiori informazioni: <http://www.vsf.foundation> > *Contatti per la stampa.* Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam.

Agenparl

Venezia

Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

PSA nei terminal di Genova e Venezia

GENOVA PSA Italy chiuderà il 2024 riferisce il gruppo nel presentare non questi giorni il bilancio con risultati significativi e importanti investimenti che segnano un nuovo capitolo per i terminal di Genova e Venezia. Nonostante le sfide globali che caratterizzano il settore portuale e logistico dice il gruppo l'azienda si conferma leader nel mercato italiano, puntando su sostenibilità, efficienza e innovazione tecnologica. Tutti i dati forniti dal report di PSA confermano che il mercato, pur nelle sue attuali difficoltà, continua a dare soddisfazione a chi si è impostato per far fronte alle evenienze. Al terminal PSA Genova Pra', principale terminal container gateway italiano, le stime di chiusura al 31 dicembre 2024 indicato un risultato totale di 1.508.819 TEU, superando i 1.449.199 TEU del 2023. Il traffico ferroviario contribuirà con circa 228.000 TEU, confermando il ruolo strategico della ferrovia nell'ottimizzazione dei flussi logistici. A PSA SECH, il 2024 si prospetta altrettanto positivo, con un incremento dei volumi fino a circa 295.000 TEU, con un +19,43% che conferma la crescita già registrata anche nel 2023. Il terminal PSA Venice-Vecon, dopo aver registrato un record di 337.032 TEU

nel 2023, chiuderà l'anno con oltre 290.000 TEU, nonostante un calo fisiologico dovuto alla crisi di Suez e alla conseguente modifica delle rotte e delle direttrici di traffico di accesso al Mediterraneo: *PSA Italy evidenzia in particolare un significativo impatto economico positivo sui territori di Genova e Venezia grazie alle attività di PSA Genova Pra', PSA SECH e PSA Venice-Vecon. Nel 2023 le remunerazioni salariali hanno superato i 75 milioni di euro, con il 93% dei dipendenti residenti nelle province di Genova e Venezia. Ogni dipendente ha ricevuto in media 34 ore di formazione, per una spesa complessiva di oltre 280mila euro. Complessivamente, inoltre, Sono stati versati oltre 16 milioni di euro alla Pubblica Amministrazione. La spesa per approvvigionamenti è stata di 110,7 milioni di euro, con oltre l'80% destinato a fornitori italiani, di cui 79,1 milioni per PSA Genova Pra', 21,8 milioni per PSA SECH e 9,8 milioni per PSA Venice-Vecon. *Il ceo Roberto Ferrari ha ricordato che PSA Italy ha avviato un ambizioso piano di investimenti volto a migliorare l'efficienza operativa e ridurre l'impatto ambientale, così come previsto dal piano industriale, nell'ottica di aumentare l'efficienza e la qualità del servizio offerto ai Clienti nel range competitivo dell'arco tirrenico ed il bacino del nord Adriatico. Tra gli interventi più significativi l'installazione delle nuove gru di ferrovia a Parco Rugna, pienamente operative a partire da marzo 2025, e l'arrivo a dicembre 2025 delle nuove gru di banchina, dall'iconico colore blu, per il terminal PSA SECH. PSA Venice-Vecon ha completato la prima tranche di investimenti con l'acquisto di 4 reach stacker, l'installazione di 96 nuove prese reefer e lavori di rifacimento del piazzale. Sono già stati ordinati 3 E-RTG, le imponenti gru di piazzale



La Gazzetta Marittima

Venezia

alte oltre 30 metri e altre 2 reach stacker, in arrivo nel 2025. PSA Genova Pra' è al centro di un progetto di rinnovo volto a implementare la propria operatività, sulla base delle tecnologie già in uso in oltre 60 terminal tra i più importanti al mondo, sull'esempio dei grandi scali del Nord Europa, come Rotterdam, Amburgo ed Anversa, e con un investimento complessivo di 900 milioni di euro da parte di PSA: il progetto, presentato al MIT e all'AdSP del Mar Ligure Occidentale, è volto a ottimizzare le attuali aree a Pra', per contribuire al benessere del territorio portando formazione e nuove assunzioni, aumentare la sicurezza e contestualmente azzerare i rumori e ad abbattere CO2, sopravanzando i criteri sociali e ambientali ESG, in linea con quanto previsto dalla normativa europea CSRD. L'aumento dell'efficienza dell'impianto ci permetterà di essere più competitivi nei nuovi mercati del Sud Europa, rappresentando un elemento strategico e fondamentale per attrarre un maggior volume di traffico al porto di Genova ha sottolineato il ceo Roberto Ferrari. *PSA ha infine presentato i risultati della sua divisione logistica PSA Port Ecosystem. Si è dato seguito all'apertura, a marzo 2023, di un nuovo magazzino con 1.200 mq di area coperta e 5.000 mq di spazio esterno, a soli 800 metri dal gate del terminal PSA Genova Pra'. Fabio Bucchioni, supply chain manager del Gruppo, ha confermato l'entrata in funzione di ulteriori 15.000 mq di magazzini e 25.000 mq di piazzale, con 16 neo assunzioni a dicembre 2024; i servizi logistici PSA Port Ecosystem, a servizio della capacità attrattiva del terminal, offrono un'ampia gamma di servizi e soluzioni a valore aggiunto per una supply chain resiliente, agile e sostenibile, a beneficio di tutti gli attori coinvolti, inclusi i proprietari delle merci e i fornitori di servizi logistici.

Digitalizzazione portuale: il modello Livorno conquista' (anche) Venezia

Andrea Puccini

LIVORNO La digitalizzazione del sistema portuale italiano segna un nuovo importante traguardo: il TPCS (Tuscan Port Community System), sviluppato a Livorno, è stato adottato anche dall'Autorità Portuale di Venezia. Una buona pratica che continua a espandersi, dimostrando l'efficacia del lavoro svolto nel porto labronico. Siamo molto lusingati, ha dichiarato il Segretario Generale dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale Matteo Paroli, parlando con orgoglio dell'adozione del software da parte degli omologhi in laguna. Questo significa che gli sforzi fatti dai nostri colleghi per rendere il sistema semplice, dinamico e funzionale sono stati riconosciuti e apprezzati. Il TPCS, sviluppato e perfezionato negli anni dall'Autorità Portuale di Livorno, è difatti un software innovativo pensato per semplificare e ottimizzare i processi operativi e amministrativi, mettendo in rete operatori portuali, autorità pubbliche e altre amministrazioni come la Dogana, la Guardia di Finanza e la Capitaneria di Porto. Un modello replicabile L'adozione da parte di Venezia segue le precedenti integrazioni del TPCS nei porti di Cagliari e Napoli, tutte in modalità gratuita. In realtà, questa è la terza condivisione che facciamo del nostro software. Ci gratifica molto sapere che le nostre soluzioni siano utili non solo agli operatori del porto di Livorno, ma anche ad altre autorità portuali, ha sottolineato Paroli. L'obiettivo ora è continuare a esportare il modello Livorno in altri porti italiani. Forse in tutta Italia ancora no, ma è la nostra ambizione che ciò accada, ha aggiunto Paroli, evidenziando l'intenzione di ampliare ulteriormente la portata del TPCS per supportare una digitalizzazione omogenea dei porti del Paese. Questo successo rappresenta un motivo di orgoglio per l'intero sistema portuale livornese. Gli sforzi fatti dal nostro ente sono stati utili e funzionali. Questo ci gratifica anche come istituzione, ha concluso, ribadendo l'importanza di condividere in modo gratuito queste innovazioni, affinché l'efficienza raggiunta a Livorno possa diventare un punto di riferimento per l'intero Paese.



L'idrogetto fuoribordo che abbate rumore e moto ondoso in laguna

È il risultato del progetto IMPRONTA-0, in collaborazione tra le università di Venezia e Padova. Sarà presentato il 20 dicembre a Ca' Foscari Un innovativo **sistema** di propulsione a idrogetto fuoribordo, pensato per rendere il trasporto acqueo nella laguna veneziana più silenzioso e sostenibile. Frutto di un anno di lavoro del progetto IMPRONTA-0, in collaborazione tra le università di Padova e Ca' Foscari, sarà presentato pubblicamente venerdì 20 dicembre, in Aula Baratto, nella sede centrale dell'ateneo lagunare. Come funziona l'idrogetto L'architettura dell'idrogetto fuoribordo è progettata tenendo conto delle esigenze e delle sfide uniche della laguna, emerse attraverso un confronto diretto con le aziende locali. Il **sistema** propulsivo basa il proprio principio di funzionamento sull'effetto di azione e reazione, nel quale la spinta necessaria a muovere l'imbarcazione è il risultato della reazione alla forza generata dall'espulsione di un getto d'acqua. Per effetto della presa di aspirazione, l'acqua viene convogliata all'interno del propulsore, dove la girante interna trasferisce l'energia fornita dal motore al fluido. L'acqua ad alta pressione infine viene accelerata ed espulsa dall'ugello, generando la spinta. A differenza dei convenzionali idrogetti, questo propulsore presenta una conformazione interamente fuoribordo, di conseguenza può essere installato facilmente sulle imbarcazioni che operano nella laguna veneziana senza dover apportare modifiche agli scafi. I ricercatori hanno studiato il reale utilizzo di questo **sistema** di propulsione a Venezia: «Inserire questa innovazione nel contesto lagunare richiede un'azione specifica di analisi dell'adattamento tecnologico e dell'impatto economico - spiega Raffaele Pesenti, responsabile scientifico del progetto per Ca' Foscari -. Abbiamo quindi indagato la migliore configurazione tecnica in funzione dei diversi usi cercando di capire quali investimenti, quali politiche a supporto e servizi siano necessari, come ad esempio una rete di ricarica per le barche. Tutto questo considerando i grandi benefici in termini di abbattimento dell'inquinamento acustico, delle emissioni inquinanti e del moto ondoso». Ernesto Bernini dell'università di Padova, ideatore del propulsore, sottolinea come l'architettura del **sistema** lo renda estremamente silenzioso rispetto alle comuni eliche, ed esente da fastidiose vibrazioni. «Il **sistema** - specifica il docente - nasce per essere accoppiato con motorizzazioni elettriche e ibride, necessarie per una navigazione pulita e a ridotto impatto ambientale». La grande spinta caratteristica della propulsione ad idrogetto, unita allo spunto del motore elettrico «conferiscono a questo **sistema** una reattività e una capacità di manovra formidabili, sin dai primi giri del motore; l'ideale per navigare nei trafficati canali della laguna», conclude Bernini. L'iniziativa di ricerca è supportata da partner aziendali quali l'**Autorità** di **sistema portuale** del Mare Adriatico Settentrionale, Gruppo Veritas e Comune di Venezia,



12/13/2024 12:09

È il risultato del progetto IMPRONTA-0, in collaborazione tra le università di Venezia e Padova. Sarà presentato il 20 dicembre a Ca' Foscari Un innovativo sistema di propulsione a idrogetto fuoribordo, pensato per rendere il trasporto acqueo nella laguna veneziana più silenzioso e sostenibile. Frutto di un anno di lavoro del progetto IMPRONTA-0, in collaborazione tra le università di Padova e Ca' Foscari, sarà presentato pubblicamente venerdì 20 dicembre, in Aula Baratto, nella sede centrale dell'ateneo lagunare. Come funziona l'idrogetto L'architettura dell'idrogetto fuoribordo è progettata tenendo conto delle esigenze e delle sfide uniche della laguna, emerse attraverso un confronto diretto con le aziende locali. Il sistema propulsivo basa il proprio principio di funzionamento sull'effetto di azione e reazione, nel quale la spinta necessaria a muovere l'imbarcazione è il risultato della reazione alla forza generata dall'espulsione di un getto d'acqua. Per effetto della presa di aspirazione, l'acqua viene convogliata all'interno del propulsore, dove la girante interna trasferisce l'energia fornita dal motore al fluido. L'acqua ad alta pressione infine viene accelerata ed espulsa dall'ugello, generando la spinta. A differenza dei convenzionali idrogetti, questo propulsore presenta una conformazione interamente fuoribordo, di conseguenza può essere installato facilmente sulle imbarcazioni che operano nella laguna veneziana senza dover apportare modifiche agli scafi. I ricercatori hanno studiato il reale utilizzo di questo sistema di propulsione a Venezia: «Inserire questa innovazione nel contesto lagunare richiede un'azione specifica di analisi dell'adattamento tecnologico e dell'impatto economico - spiega Raffaele Pesenti, responsabile scientifico del

Venezia Today

Venezia

e dagli "ambassador" Sealence, Orvim, Conepo Servizi, Studio Fluire, Endgame e Qion Tech.

Sciopero generale: a Genova doppia manifestazione di portuali e metalmeccanici

Disagi a Genova per la doppia protesta a pochi chilometri di distanza l'una dall'altra dei portuali, che aderiscono allo sciopero di 24 ore dell'Usb, e dei metalmeccanici in sciopero per il rinnovo del contratto nazionale. I lavoratori del porto sono in presidio da prima delle 7 davanti al varco San Benigno, in via Albertazzi, con forti ripercussioni sul traffico in entrata e uscita per lo scalo genovese e su quello ordinario nelle vie limitrofe. I metalmeccanici si sono dati appuntamento dalle 9.30 in piazza Massena, a Cornigliano, da dove è partito un corteo che dovrebbe muoversi per il centro-ponente della città. Disagi anche sul fronte dei trasporti, con disservizi a treni e bus, e nella scuola e nella sanità per lo sciopero di 24 ore dell'Usb. Foto di repertorio.



Diga, Bucci a Terrazza: "Due mesi di ritardo ma verranno recuperati"

Tante le novità annunciate a "Terrazza incontra" dal commissario alla diga Marco Bucci Tante novità sui lavori della diga di **Genova**, sui tempi, sui ritardi e recuperi, sulle nuove attività e sui dragaggi del **porto**. Ospite di Maurizio Rossi a "Terrazza incontra", il neo presidente della Regione Marco Bucci, e commissario per la diga, spiega lo stato dell'arte dell'opera chiave del **porto di Genova**. Cassoni: arrivato il quinto in ritardo, ecco perchè Come mostrano le telecamere di PortView da Terrazza Colombo, il quinto cassone della nuova diga è arrivato nel **porto di Genova** l'11 dicembre, proprio il giorno dell'intervista a Bucci. Che spiega così il ritardo di quasi tre mesi rispetto alla data prevista inizialmente del 22 settembre: "Il cassone che doveva arrivare qui il 22 settembre è stato fermato due giorni prima perché nell'operazione si è visto un problema, tra l'altro anche nei cassoni che erano già presenti: è un po' difficile descriverlo, però come sapete il cassone si fa dalla base e si fanno poi delle corone attorno, di cemento e ovviamente di materiale ferroso, e poi piano piano c'è un cassero che viene spostato verso l'alto fino ad arrivare all'altezza completa. Ecco, durante l'operazione di sollevamento del cassero si è constatato che ci sono delle piccole porzioni di cemento che vengono strappate via dal cassero, ve lo dico in maniera poco tecnica ma tanto per farlo capire. Ecco, questa cosa non va bene e ce ne siamo accorti quando il cassone era già finito, quindi su questo cassone si è dovuta fare tutta un'operazione di rilievo all'interno e all'esterno di tutti i vari compartimenti per andare a mettere a posto tutte le parti di cemento, diciamo così, che si erano staccate. Parlo di parti piccole, non parlo di drammi, però le cose devono essere fatte bene e allora ci è voluto tutto uno studio particolare, non soltanto per mettere a posto questo cassone, ma anche per prevedere prossime miscele che non siano più così aderenti al cassero. Non so se mi sono spiegato ma questo è il problema tecnico. Realizzato a Vado il sesto cassone e si lavora sul settimo Nel frattempo però è stato fatto un altro cassone, che è il C35 che è pronto a Vado, e ce n'è un altro che sta venendo su quindi non è che abbiamo perso tanto tempo. I lavori vanno avanti, certo c'è questo ritardo che può essere quantificabile in un paio di mesi, ma verrà ampiamente recuperato in futuro. Si lavora per il primo dei cassoni grandi Si comincia a fare anche il cassone grosso a Vado. C'è il nuovo impianto che lo costruisce (Ndr. Tronde Barge) e che ha bisogno di un apporto di cemento continuo e c'è da mettere a punto tutto in maniera tale che ci sia abbastanza calcestruzzo per lavorare, e si sta procedendo. Appena avremo gli ok anche per quello, cominceremo a sistemare anche i famosi T1 che sono i cassoni grandi. Prevedo non prima di marzo-aprile. Comunque appena arriva il T1 ovviamente abbiamo la certezza che tutto è risolto. Riempimento dei cassoni con materiali dei dragaggi Per quanto riguarda i



Tante le novità annunciate a "Terrazza incontra" dal commissario alla diga Marco Bucci Tante novità sui lavori della diga di Genova, sui tempi, sui ritardi e recuperi, sulle nuove attività e sui dragaggi del porto. Ospite di Maurizio Rossi a "Terrazza incontra", il neo presidente della Regione Marco Bucci, e commissario per la diga, spiega lo stato dell'arte dell'opera chiave del porto di Genova. Cassoni: arrivato il quinto in ritardo, ecco perchè Come mostrano le telecamere di PortView da Terrazza Colombo, il quinto cassone della nuova diga è arrivato nel porto di Genova l'11 dicembre, proprio il giorno dell'intervista a Bucci. Che spiega così il ritardo di quasi tre mesi rispetto alla data prevista inizialmente del 22 settembre: "Il cassone che doveva arrivare qui il 22 settembre è stato fermato due giorni prima perché nell'operazione si è visto un problema, tra l'altro anche nei cassoni che erano già presenti, è un po' difficile descriverlo, però come sapete il cassone si fa dalla base e si fanno poi delle corone attorno, di cemento e ovviamente di materiale ferroso, e poi piano piano c'è un cassero che viene spostato verso l'alto fino ad arrivare all'altezza completa. Ecco, durante l'operazione di sollevamento del cassero si è constatato che ci sono delle piccole porzioni di cemento che vengono strappate via dal cassero, ve lo dico in maniera poco tecnica ma tanto per farlo capire. Ecco, questa cosa non va bene e ce ne siamo accorti quando il cassone era già finito, quindi su questo cassone si è dovuta fare tutta un'operazione di rilievo all'interno e all'esterno di tutti i vari compartimenti per andare a mettere a posto tutte le parti di cemento, diciamo così, che si erano staccate. Parlo di parti piccole, non parlo di drammi, però le cose devono essere fatte bene e allora ci è voluto tutto uno studio

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

riempimenti, sono completi sino a 4 metri ora, quindi la parte statica è garantita e riempiamo tutto il resto perché il commissario ha firmato l'autorizzazione dei dragaggi, che presto cominceranno: sapete che è stato fatto un decreto legge che sarà convertito in legge, che prevede che possiamo sostituirci, tra virgolette, ad alcuni enti statali in maniera da dare l'approvazione immediata senza dover fare il back and forward , cioè senza andare avanti e indietro. Questo è un grande vantaggio di tempo che vuol dire sempre risparmio economico. Ovviamente possiamo andare avanti solo se Regione, Arpal e ASL hanno dato tutti l'ok, e l'hanno dato".

Stati Generali ONTM 2024: una giornata dedicata alle energie rinnovabili offshore

E al Cluster Mare Roma, 13 dic. - Sala Loghi di Piazza Sallustio a Roma, sede di Assonautica Italiana - Unioncamere è stata la cornice perfetta dell'edizione 2024 degli Stati Generali ONTM, un'occasione di approfondimento e confronto in cui, oltre a fare il punto sulle attività svolte e sulla programmazione futura, ONTM - Osservatorio Nazionale Tutela del Mare ha voluto affrontare tematiche di grande attualità per il nostro Paese: le energie rinnovabili offshore, la sostenibilità ambientale ed economica, nonché, il ruolo che il Cluster Mare e, in particolare, lo stesso Osservatorio possono e devono giocare per il **Sistema** Italia. Una giornata che ha visto l'introduzione del Direttore Generale di ONTM Federico Ottavio Pescetto, che nella parte mattutina dei lavori dedicati a "La sfida energetica: verso l'autosufficienza del Paese - La nuova frontiera dell'energia rinnovabile Offshore", ha voluto sottolineare come "l'implementazione e applicazione di soluzioni in ambito di energia rinnovabile offshore rappresenta, oggi, un'esigenza sempre più impellente per il nostro Paese: l'energia rinnovabile offshore non solo ci consente di ridurre la nostra dipendenza dai combustibili fossili e - ricordiamocelo - da altri attori del panorama geopolitico internazionale, ma apre anche la strada a nuove tecnologie, nuove industrie e, naturalmente, a un ambiente più pulito. È un settore in cui l'innovazione si sposa con la sostenibilità, dove ogni progresso rappresenta un passo verso un futuro più sicuro e resiliente per le prossime generazioni". Un'introduzione quella del Direttore Pescetto cui ha fatto seguito il contributo di illustri relatori, che hanno voluto esplorare il potenziale di queste tecnologie, affrontando le relative sfide tecniche e normative, e condividendo le migliori pratiche ed esperienze a livello nazionale e internazionale. In particolare, Giordano Giorgi, Dirigente ISPRA, Responsabile PNRR MER, Fulvio Mamone Capria, Presidente di AERO, Massimiliano Atelli, Presidente della Commissione VIA VAS - PNRR PNIEC, Francesca Biondo, Direttore di Federpesca, Giulio Barendson, Investment Director Energy & Digital Infrastructure di Green Arrow Capital, Main Sponsor dell'iniziativa, Klaus Falgiani, CEO Europe & CEO Italy di Acciona Energia, e Antonino Caliri, Head of Public Affairs di Energean. Interventi, quelli dei relatori, cui hanno fatto da chiosa le parole del Presidente di ONTM Roberto Minerdo il quale ha sottolineato come "l'Osservatorio non può che essere gratificato dalla puntualità, concretezza e attualità dei contributi resi dai relatori che hanno voluto accompagnare questa giornata, trattando di un tema di interesse nazionale come quello della transizione energetica, con particolare riferimento alla sfida delle energie rinnovabili offshore. Il mare si appropria, ancora una volta, del suo ruolo centrale per lo sviluppo del nostro Paese, la programmazione di impianti sostenibili che - confidiamo - possano permettere di raggiungere in futuro la sperata autonomia energetica del Paese, contribuiscono a creare contestualmente sviluppo economico e sociale, prevedendo anche nuove



12/13/2024 16:47

E al Cluster Mare Roma, 13 dic. - Sala Loghi di Piazza Sallustio a Roma, sede di Assonautica Italiana - Unioncamere è stata la cornice perfetta dell'edizione 2024 degli Stati Generali ONTM, un'occasione di approfondimento e confronto in cui, oltre a fare il punto sulle attività svolte e sulla programmazione futura, ONTM - Osservatorio Nazionale Tutela del Mare ha voluto affrontare tematiche di grande attualità per il nostro Paese: le energie rinnovabili offshore, la sostenibilità ambientale ed economica, nonché, il ruolo che il Cluster Mare e, in particolare, lo stesso Osservatorio possono e devono giocare per il Sistema Italia. Una giornata che ha visto l'introduzione del Direttore Generale di ONTM Federico Ottavio Pescetto, che nella parte mattutina dei lavori dedicati a "La sfida energetica: verso l'autosufficienza del Paese - La nuova frontiera dell'energia rinnovabile Offshore", ha voluto sottolineare come "l'implementazione e applicazione di soluzioni in ambito di energia rinnovabile offshore rappresenta, oggi, un'esigenza sempre più impellente per il nostro Paese: l'energia rinnovabile offshore non solo ci consente di ridurre la nostra dipendenza dai combustibili fossili e - ricordiamocelo - da altri attori del panorama geopolitico internazionale, ma apre anche la strada a nuove tecnologie, nuove industrie e, naturalmente, a un ambiente più pulito. È un settore in cui l'innovazione si sposa con la sostenibilità, dove ogni progresso rappresenta un passo verso un futuro più sicuro e resiliente per le prossime generazioni". Un'introduzione quella del Direttore Pescetto cui ha fatto seguito il contributo di illustri relatori, che hanno voluto esplorare il potenziale di queste tecnologie, affrontando le relative sfide tecniche e normative, e condividendo le migliori

Askaneews

La Spezia

professionalità per i nostri giovani. Il ruolo del nostro Osservatorio è quello di aggregare tutti i soggetti che, a vario titolo, possano contribuire a questo sviluppo nella linea definita dalla Blue Economy. Anche nella parte privata della giornata sono stati raccolti contenuti di grande qualità da parte di molti soci di ONTM, a rafforzamento di una squadra di eccellenze che abbiamo costruito e che è diventata un punto di riferimento per Enti, Istituzioni e operatori che si occupano di tematiche attinenti al mare e che hanno rispetto e cura per il patrimonio che rappresenta". Una giornata, quella di ieri, che ha poi visto rivolgere l'attenzione di ONTM sulla sostenibilità ambientale ed economica, nonché, sul ruolo che il Cluster Mare e lo stesso Osservatorio possono e devono giocare per il Paese, favorendo un costante esercizio di condivisione e aggregazione tra i principali soggetti istituzionali pubblici e privati del comparto, chiamati - oggi più che in passato - a porsi al servizio della collettività e del **Sistema** Paese nell'affrontare le sempre più complessi sfide che si pongono all'orizzonte. Come ricordato dal Presidente Mierndo, grazie al contributo di tanta parte dei Soci ONTM intervenuti nella giornata, oltre a vedere unanimemente sottolineata l'opportunità che i vari attori istituzionali del Cluster Mare si impegnino in una costante ricerca di confronto e sinergia utile a rappresentare le istanze del comparto nei confronti dei decisori pubblici, sono stati trattati temi centrali quali il dominio underwater, la corretta gestione delle acque (marine e interne), la necessità di implementare soluzioni tecnologiche per il monitoraggio dello stato dei luoghi e delle infrastrutture, il connubio tra blue e space economy, la centralità delle tematiche correlate alla cybersicurezza, il futuro dei porti italiani tra transizione energetica e digitalizzazione, il ruolo dell'Artico per gli interessi strategici nazionali, nonché, quelle che potranno essere le direttrici di sviluppo della diportistica del Paese. Tra le Istituzioni presenti, oltre al padrone di casa Antonio Bufalari, Segretario Generale di Assonautica Italiana - Unioncamere, in rappresentanza di Andrea Prete, Presidente di Unioncamere, e di Giovanni Acampora, Presidente di Assonautica Italiana, sono intervenuti il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin (in video), la Sottosegretario di Stato al Ministero dell'Istruzione e del Merito On. Paola Frassinetti, l'On. Luca Squeri (X Commissione Attività Produttive), l'On. Maria Grazia Frijia (IX Commissione Trasporti), l'Europarlamentare On. Isabella Tovaglieri (in video), l'Assessore Regionale Lazio Pasquale Ciacciarelli, l'Amm. Sq. Giuseppe Berutti Bergotto, Sottocapo di Stato Maggiore della Marina, il C.V. Giuseppe Strano, in rappresentanza dell'Amm. Isp. C (CP) Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera, il Gen. B. Joselito Minuto, Comandante del Comando Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza, il Presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar** Ionio Sergio Prete, il Commissario Straordinario dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar** **Ligure** **Orientale** Federica Montaresi, l'Amm. Luciano Magnanelli, Vicepresidente della Lega Navale Italiana e Giordano Giorgi, Dirigente ISPRA, responsabile del PNRR MER.

AdSP Mar Ligure Orientale: entro giugno completate cabina di trasformazione e Cable Management System

(FERPRESS) La Spezia, 13 DIC L'elettrificazione della banchina del Molo Garibaldi, che consentirà alle navi da crociera di spengere i motori quando sono in sosta, sta ormai diventando realtà. Oggi è stata presentata la prima delle quattro cabine di trasformazione e il Cable Management System, sorta di robot che permetterà di collegare la fonte energetica alle navi passeggeri. All'incontro con la stampa erano presenti il Commissario Straordinario dell'AdSP, Federica Montaresi; il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini; gli ingegneri dell'AdSp che stanno seguendo i lavori, Mirko Leonardi, Davide Vetrata e Alberto Corona; Fabio Brunetti, ingegnere responsabile di cantiere della ditta appaltatrice Mont-Ele. La nuova cabina di 250 mq., alta 5 metri che è situata nella zona retrostante alla radice del Molo Garibaldi, nelle immediate vicinanze dell'esistente cabina ENEL e di altri manufatti a servizio del sistema distributivo, è stata realizzata mediante una nuova struttura a pannelli prefabbricati. Il layout interno è stato studiato in maniera da ottimizzare la distribuzione interna dei cavi, la semplicità di installazione e la riduzione degli spazi, nonché per avere una migliore accessibilità delle macchine sia in fase di cantiere che di manutenzione e/o sostituzione. Il Cable Management System, prodotto dalla estone Shore Link di Tallinn, che avrà a bordo cavi con lunghezza massima di circa 50mt, è un carro gommato equipaggiato con avvolgicavo motorizzato. L'alimentazione della nuova cabina sarà in media tensione a 15kV e verrà derivata dall'adiacente cabina ENEL. La realizzazione della cabina di trasformazione e delle infrastrutture di collegamento a banchina sul molo Garibaldi, compreso il macchinario Cable Management System, appena consegnato all'AdSP dalla ditta Shore Link, testimoniano l'efficacia dell'azione dell'AdSP nel campo dell'efficientamento energetico e delle politiche di sostenibilità ambientale ha detto il Commissario Straordinario dell'AdSP, Federica Montaresi. L'impegno economico necessario alla realizzazione della prima delle quattro nuove cabine di trasformazione è di oltre otto milioni di Euro, di cui cinque finanziati con il Fondo Complementare. I restanti tre milioni di Euro, che erano previsti a carico di AdSP, sono stati recentemente oggetto di un ulteriore finanziamento da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a valere su fondi PNRR, grazie alla credibilità che abbiamo conquistato sul campo raggiungendo tutti gli obiettivi nei tempi previsti. Questo ci ha permesso di arrivare ad una copertura di finanziamento integrale dell'intervento. E' un atto che rappresenta un segnale di fiducia da parte del MIT per come abbiamo gestito questo progetto, dal punto di vista amministrativo e tecnico, sfruttando al meglio finanziamenti che hanno bisogno di una rigida rendicontazione. A giugno 2025 le opere saranno completate, poi ci sarà una fase per i test. Ma stiamo già lavorando per l'affidamento del servizio di interesse generale per la fornitura dell'energia elettrica e per la



FerPress

La Spezia

gestione e manutenzione del sistema che permetterà al porto della Spezia di mettere a disposizione il molo Garibaldi elettrificato per le navi da crociera. Il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini dichiara: La conclusione della prima cabina di trasformazione e la nuova tecnologia per la distribuzione dell'energia segnano un passo decisivo verso l'elettificazione delle banchine per le navi da crociera. Un risultato importante per la città, perché consentirà alle navi di spegnere i motori durante la sosta in porto, alimentandosi esclusivamente con energia elettrica, riducendo l'impatto ambientale nel territorio. Il turismo crocieristico, con oltre 800mila visitatori l'anno, è centrale per la nostra economia. Il nostro obiettivo è renderlo pienamente sostenibile, combinando benefici per il commercio locale con la tutela dell'ambiente. In questa direzione, lavoriamo con l'Autorità Portuale e altri Enti per accelerare la transizione ecologica del porto. Tra i progetti chiave, c'è anche il nuovo Molo Crociere, i cui lavori avanzano rapidamente. Un'infrastruttura la cui realizzazione è stata resa possibile anche grazie alla decisione della nostra Amministrazione, nel 2017, di superare la variante PUC della sinistra, che avrebbe bloccato quest'opera strategica. Confermiamo così il nostro impegno per un porto innovativo e sostenibile, a vantaggio della città e delle future generazioni.

Informazioni Marittime

La Spezia

Cold ironing: pronta la prima cabina nel porto di La Spezia

L'impianto consentirà alle navi ormeggiate presso il Molo Garibaldi di spegnere i motori di bordo e allacciarsi alla rete elettrica di terra. È stata presentata nel porto di La Spezia la prima delle quattro cabine di trasformazione e il Cable Management System che consentiranno alle navi passeggeri all'ormeggio al Molo Garibaldi di spegnere i motori di bordo e allacciarsi alla rete elettrica di terra (cold ironing). La nuova cabina di trasformazione, situata nei pressi del Molo Garibaldi, è una struttura di 250 metri quadri realizzata con pannelli prefabbricati. Dotata di un layout interno ottimizzato per facilitare la gestione dei cavi e la manutenzione, la cabina si collega all'adiacente impianto Enel con un sistema a media tensione a 15 kV. Il Cable Management System, prodotto dall'azienda estone Shore Link, è un carro gommato con cavi motorizzati di lunghezza massima di 50 metri, progettato per garantire un rapido e sicuro collegamento alle navi. Federica Montaresi, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, ha sottolineato l'importanza strategica del progetto: "L'impegno economico complessivo per la prima cabina supera gli otto milioni di euro, coperti interamente grazie ai fondi del Pnrr e al Fondo Complementare. Questo risultato è frutto della credibilità amministrativa e tecnica dimostrata dall'AdSP". Le opere, che saranno completate entro giugno 2025, includeranno anche una fase di test e l'affidamento della gestione del servizio di fornitura energetica. Condividi

Articoli correlati.



I "Nautical Days" da Sanlorenzo

Nella foto: Un momento degli stage. LA **SPEZIA** - Si è conclusa con grande successo l'edizione autunnale dei Nautical Days di Sanlorenzo, che ha coinvolto 53 fra i migliori studenti di 16 Università italiane, in due giornate di intensa e fruttuosa attività presso i cantieri di La **Spezia** (25 ottobre) e di Ameglia (22 novembre), con l'obiettivo di far conoscere da vicino la realtà di eccellenza del Gruppo e selezionare potenziali futuri tirocinanti. Sanlorenzo - sottolinea il rapporto - azienda leader a livello mondiale nel settore della nautica, fonda la qualità del suo lavoro e la crescita del business sulla valorizzazione delle sue persone, la promozione dei talenti e l'inclusione. In linea con questo approccio, i Nautical Days rappresentano un'evoluzione dei classici career days universitari: invertendone la logica e la prospettiva, infatti, il progetto mira a creare engagement e a consolidare le relazioni attraverso momenti dedicati all'insegna dell'innovazione e dell'eccellenza. Si tratta, nel dettaglio, di eventi esclusivi organizzati presso i cantieri, ai quali possono accedere solo studenti particolarmente meritevoli, che abbiano superato un'attenta selezione preliminare. Per le due giornate autunnali, fra le 150 candidature ricevute da 23 università italiane, sono stati scelti i 53 candidati che avevano ottenuto i punteggi più brillanti in fase di valutazione. L'incontro del 25 ottobre è stato dedicato agli studenti dei corsi universitari extra settore puramente nautico, come ad esempio ingegneria gestionale, ingegneria meccanica, economia, marketing; mentre l'appuntamento del 22 novembre ha ingaggiato gli iscritti ai corsi legati al mondo della nautica, come ingegneria, architettura e design nautici e navali. Entrambe le giornate sono state scandite da un programma intenso e sfidante che ha previsto, oltre allo studio di un business case e ad un successivo assessment dei candidati, il "Racconto dei Mestieri" con il coinvolgimento e la testimonianza diretta delle Sanlorenzo People, che hanno presentato agli studenti alcuni dei ruoli aziendali chiave, quale ispirazione per il loro futuro professionale, come ad esempio: Project Manager, Project Engineer, Architetto di Commessa, Capo Barca, Controller, Buyer, Planner, Commerciale. Il successo dell'edizione autunnale è un'ulteriore conferma della peculiarità dell'iniziativa, che diventerà da oggi l'unico canale attraverso il quale Sanlorenzo sceglierà laureandi e laureati da inserire in tirocinio. Pertanto, anche nel 2025 sono in programma dalle 4 alle 6 edizioni dei Nautical Days, suddivisi negli appuntamenti di primavera e d'autunno: tutti gli studenti che amano mettersi in gioco ed affrontare le sfide più impegnative sono invitati a candidarsi.



Nella foto: Un momento degli stage. LA **SPEZIA** - Si è conclusa con grande successo l'edizione autunnale dei Nautical Days di Sanlorenzo, che ha coinvolto 53 fra i migliori studenti di 16 Università italiane, in due giornate di intensa e fruttuosa attività presso i cantieri di La Spezia (25 ottobre) e di Ameglia (22 novembre), con l'obiettivo di far conoscere da vicino la realtà di eccellenza del Gruppo e selezionare potenziali futuri tirocinanti. Sanlorenzo - sottolinea il rapporto - azienda leader a livello mondiale nel settore della nautica, fonda la qualità del suo lavoro e la crescita del business sulla valorizzazione delle sue persone, la promozione dei talenti e l'inclusione. In linea con questo approccio, i Nautical Days rappresentano un'evoluzione dei classici career days universitari: invertendone la logica e la prospettiva, infatti, il progetto mira a creare engagement e a consolidare le relazioni attraverso momenti dedicati all'insegna dell'innovazione e dell'eccellenza. Si tratta, nel dettaglio, di eventi esclusivi organizzati presso i cantieri, ai quali possono accedere solo studenti particolarmente meritevoli, che abbiano superato un'attenta selezione preliminare. Per le due giornate autunnali, fra le 150 candidature ricevute da 23 università italiane, sono stati scelti i 53 candidati che avevano ottenuto i punteggi più brillanti in fase di valutazione. L'incontro del 25 ottobre è stato dedicato agli studenti dei corsi universitari extra settore puramente nautico, come ad esempio ingegneria gestionale, ingegneria meccanica, economia, marketing; mentre l'appuntamento del 22 novembre ha ingaggiato gli iscritti ai corsi legati al mondo della nautica, come ingegneria, architettura e design nautici e navali. Entrambe le giornate sono state scandite da un programma intenso e sfidante che ha previsto, oltre allo studio di un business case e ad un successivo assessment dei candidati, il "Racconto dei Mestieri" con il coinvolgimento e la testimonianza diretta delle Sanlorenzo People, che hanno presentato agli studenti alcuni dei ruoli aziendali chiave, quale ispirazione per il loro futuro professionale, come ad

The Medi Telegraph

La Spezia

Navi da crociera in porto, arriva la svolta green. Federica Montaresi: "Elettricità dal 2025"

"La nuova cabina per l'energia è la prima di quattro unità che saranno realizzate". Un robot collegherà la rete di banchina fino a bordo: arriva da Tallinn La Spezia - Il Porto della Spezia corre verso l'elettrificazione delle banchine. La prima struttura che consentirà alle navi da crociera di spegnere i motori durante la fase di sosta è in prossimità del traguardo. Cabina di trasformazione e Cable Management System (Cms), un robot che fisicamente porterà l'energia sulle navi, sono ormai pronte. La prima sta per vedere ultimati i lavori di realizzazione, la seconda è giunta nello scalo spezzino dall'Estonia. Ieri il sopralluogo con Federica Montaresi, commissaria dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **mar Ligure Orientale** e Pierluigi Peracchini, sindaco della Spezia, oltre a Davide Vetrà, responsabile settore Safety, Viabilità e Dragaggi della Port Authority, gli ingegneri Mirko Leonardi e Alberto Corona oltre a Fabio Brunetti rappresentante di Mont-Ele, impresa appaltatrice che opera nel cantiere. Dice Montaresi: «A giugno 2025 le opere saranno completate. Si lavora già per l'affidamento del servizio di interesse generale per la fornitura di energia elettrica e per la gestione del **sistema** che permetterà al Porto della Spezia di mettere a disposizione il molo Garibaldi elettrificato per le navi da crociera». Nel dettaglio la nuova cabina occupa una superficie di 250 metri quadrati ed è alta 5 metri. È situata nella zona retrostante alla radice del Molo Garibaldi, nelle immediate vicinanze dell'esistente cabina Enel. Il layout interno è stato studiato in maniera da ottimizzare distribuzione dei cavi, semplicità di installazione e la riduzione degli spazi. Il Cable Management System (Cms) prodotto dalla Shore Link di Tallinn, che avrà a bordo cavi con lunghezza massima di circa 50 metri è un carro gommato equipaggiamento di tipo motorizzato. Riprende Montaresi: «La realizzazione della cabina di trasformazione e delle infrastrutture di collegamento a banchina sul molo Garibaldi testimoniano l'efficacia dell'azione della Port Authority nel campo dell'efficientamento energetico e delle politiche di sostenibilità ambientale. L'impegno economico necessario alla realizzazione della prima delle quattro nuove cabine di trasformazione è di oltre otto milioni, di cui cinque finanziati con il Fondo Complementare. I restanti tre milioni, che erano previsti a carico della Port Authority, sono stati recentemente oggetto di un ulteriore finanziamento da parte del ministero delle Infrastrutture su fondi del Piano di ripresa e resilienza (Pnrr) raggiungendo tutti gli obiettivi nei tempi previsti. Questo ci ha permesso di arrivare a una copertura di finanziamento integrale dell'intervento. E' un atto che rappresenta un segnale di fiducia da parte del Mit». Aggiunge: «Come detto, a giugno 2025 opere saranno completate e quindi fase di verifica». Così Peracchini: «Siamo al vertice in Italia in questo ambito e la conclusione della prima cabina di trasformazione con la nuova tecnologia per la distribuzione



12/13/2024 12:22

Marco Toracca

"La nuova cabina per l'energia è la prima di quattro unità che saranno realizzate". Un robot collegherà la rete di banchina fino a bordo: arriva da Tallinn La Spezia - Il Porto della Spezia corre verso l'elettrificazione delle banchine. La prima struttura che consentirà alle navi da crociera di spegnere i motori durante la fase di sosta è in prossimità del traguardo. Cabina di trasformazione e Cable Management System (Cms), un robot che fisicamente porterà l'energia sulle navi, sono ormai pronte. La prima sta per vedere ultimati i lavori di realizzazione, la seconda è giunta nello scalo spezzino dall'Estonia. Ieri il sopralluogo con Federica Montaresi, commissaria dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Orientale e Pierluigi Peracchini, sindaco della Spezia, oltre a Davide Vetrà, responsabile settore Safety, Viabilità e Dragaggi della Port Authority, gli ingegneri Mirko Leonardi e Alberto Corona oltre a Fabio Brunetti rappresentante di Mont-Ele, impresa appaltatrice che opera nel cantiere. Dice Montaresi: «A giugno 2025 le opere saranno completate. Si lavora già per l'affidamento del servizio di interesse generale per la fornitura di energia elettrica e per la gestione del sistema che permetterà al Porto della Spezia di mettere a disposizione il molo Garibaldi elettrificato per le navi da crociera». Nel dettaglio la nuova cabina occupa una superficie di 250 metri quadrati ed è alta 5 metri. È situata nella zona retrostante alla radice del Molo Garibaldi, nelle immediate vicinanze dell'esistente cabina Enel. Il layout interno è stato studiato in maniera da ottimizzare distribuzione dei cavi, semplicità di installazione e la riduzione degli spazi. Il Cable Management System (Cms) prodotto dalla Shore Link di Tallinn, che avrà a bordo cavi con lunghezza massima di circa 50 metri è un carro gommato equipaggiamento di tipo motorizzato. Riprende Montaresi: «La realizzazione della cabina di trasformazione e delle infrastrutture di collegamento a banchina sul molo Garibaldi testimoniano

The Medi Telegraph

La Spezia

dell'energia segna un passo decisivo verso l'elettificazione delle banchine per le navi da crociera. Un risultato importante per la nostra città, perché consentirà di spegnere i motori durante la sosta in porto, alimentandosi esclusivamente con energia elettrica, riducendo l'impatto ambientale nel territorio». Sottolinea: « Il turismo crocieristico, con oltre 800mila visitatori l'anno è centrale per la nostra economia . Il nostro obiettivo è renderlo pienamente sostenibile, combinando benefici per il commercio locale con la tutela dell'ambiente. In questa direzione, lavoriamo con l'**Autorità Portuale** e altri enti per accelerare la transizione ecologica del porto. Tra i progetti chiave, c'è anche il nuovo molo crociere, i cui lavori avanzano rapidamente. Un'infrastruttura la cui realizzazione è stata resa possibile anche grazie alla decisione, nel 2017, di superare la variante al Piano urbanistico comunale». Spiega Vetrata, dirigente tecnico dell'**Autorità portuale**: « Il robot, una gru semovente permette di collegare la rete elettrica di banchina a bordo . Ha un braccio telescopico a cui sono avvolti cavi di diverse dimensioni per arrivare al punto in cui la nave stessa ha i punti elettrici. È un **sistema** meccanico con sicurezze elettriche. Le navi da crociera sostano in porto almeno una dozzina di ore ed è importante che durante il tempo di permanenza possano avere l'alimentazione da terra. Ma lo stesso vale anche per le navi mercantili che sostano più a lungo». Conclude: «L' impianto è destinato alle navi da crociera per il molo Garibaldi, poi arriverà quello per i mercantili alla radice del molo Fornelli e presto un altro per il terminal del Golfo e infine quello del nuovo molo crociere che avrà due accosti».

The Medi Telegraph

La Spezia

Porto, il sindaco della Spezia per l'autonomia delle Authority. "Il nostro è un esempio virtuoso"

Nei giorni scorsi anche Pd e centrosinistra avevano presentato una mozione in consiglio comunale rivendicando l'autonomia dell'ente di via del Molo La Spezia - " Il dialogo deve essere tra porti e non tra regioni perché a questi punti, allora, dovrebbe essere solo tra nazioni e stati. Noi abbiamo creato un modello alla Spezia, nel corso degli anni, che è diventato leader nel settore come produttività». Lo ha detto Pierluigi Peracchini, sindaco della Spezia, ieri mattina durante il sopralluogo in porto per la nuova cabina di trasformazione e del Cable System Management per l'alimentazione elettrica delle navi da crociera in sosta nello scalo. Prosegue Peracchini: « Penso che sia importante per ogni porto avere la sua **autorità** e rivendichiamo la nostra autonomia. Il nostro scalo è di qualità: siamo innovativi e leader. Abbiamo raggiunto risultato importanti con l'impegno e il sacrificio di tanti lavoratori e oggi il **sistema** è molto efficiente. Per questo ritengo che ogni porto debba avere la sua guida». E la questione dell'autonomia dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale** che riunisce La Spezia e Marina di Carrara presto sarà anche al centro del consiglio comunale Nell'ultima seduta il Partito

democratico , insieme al centrosinistra ha presentato una mozione urgente chiedendo al «sindaco di attivarsi nei confronti del presidente della giunta regionale della Liguria, Marco Bucci, per manifestare con fermezza la contrarietà della città alla proposta di istituire, un'**autorità** di **Sistema Portuale** unica dei porti liguri». Recita il dispositivo, la cui urgenza nel corso dell'ultimo consiglio è stata respinta, e quindi sarà riproposto nelle prossime riunioni che l'eventuale «decisione di mettere mano alla governance del porto spezzino risultata oggi incomprensibile anche alla luce dell'integrazione con lo scalo di Carrara il cui posizionamento lungo l'asse Tirreno-Brennero (Tibre) è particolarmente importante dal punto di vista strategico». Prosegue la mozione del centrosinistra: «Questo giudizio inoltre è stato espresso anche più volte dalla Comunità **portuale**. Inoltre condurre gli scali liguri sotto la direzione di un'unica **Autorità Portuale** indebolirebbe l'ente spezzino e il segmento di economia che si è sviluppato nel settore». Concludono gli esponenti del centrosinistra spezzino: «Tale segmento negli anni è stato capace di garantire occupazione ai lavoratori. Serve invece un marcato protagonismo del territorio ».



12/13/2024 12:22

Nei giorni scorsi anche Pd e centrosinistra avevano presentato una mozione in consiglio comunale rivendicando l'autonomia dell'ente di via del Molo La Spezia - " Il dialogo deve essere tra porti e non tra regioni perché a questi punti, allora, dovrebbe essere solo tra nazioni e stati. Noi abbiamo creato un modello alla Spezia, nel corso degli anni, che è diventato leader nel settore come produttività». Lo ha detto Pierluigi Peracchini, sindaco della Spezia, ieri mattina durante il sopralluogo in porto per la nuova cabina di trasformazione e del Cable System Management per l'alimentazione elettrica delle navi da crociera in sosta nello scalo. Prosegue Peracchini: « Penso che sia importante per ogni porto avere la sua autorità e rivendichiamo la nostra autonomia. Il nostro scalo è di qualità: siamo innovativi e leader. Abbiamo raggiunto risultato importanti con l'impegno e il sacrificio di tanti lavoratori e oggi il sistema è molto efficiente. Per questo ritengo che ogni porto debba avere la sua guida». E la questione dell'autonomia dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale che riunisce La Spezia e Marina di Carrara presto sarà anche al centro del consiglio comunale Nell'ultima seduta il Partito democratico , insieme al centrosinistra ha presentato una mozione urgente chiedendo al «sindaco di attivarsi nei confronti del presidente della giunta regionale della Liguria, Marco Bucci, per manifestare con fermezza la contrarietà della città alla proposta di istituire, un'autorità di Sistema Portuale unica dei porti liguri». Recita il dispositivo, la cui urgenza nel corso dell'ultimo consiglio è stata respinta, e quindi sarà riproposto nelle prossime riunioni che l'eventuale «decisione di mettere mano alla governance del porto spezzino risultata oggi incomprensibile anche alla luce dell'integrazione con lo scalo di Carrara il cui posizionamento lungo l'asse Tirreno-Brennero (Tibre) è particolarmente importante dal punto di vista strategico». Prosegue la mozione del centrosinistra: «Questo giudizio inoltre è stato espresso

The Medi Telegraph

La Spezia

ShoreLink ha consegnato il suo sistema di gestione dei cavi di alimentazione da terra per navi al porto della Spezia

ShoreLink è un'azienda che fornisce soluzioni di alimentazione da terra per le navi da crociera: in Italia è rappresentata da Stelio Bardi Marine Technologies

Genova - Dopo aver superato con successo il Factory Acceptance Test (FAT), il Cruise Cable Management System di ShoreLink è arrivato di recente alla Spezia ed è attualmente in magazzino, pronto per essere consegnato. In collaborazione con MONT-ELE, la soluzione di ShoreLink consentirà operazioni portuali più sostenibili per l'ambiente durante le soste delle navi da crociera. Il sistema di gestione dei cavi da crociera ShoreLink (CMS) è un'attrezzatura specializzata progettata per trasportare i cavi dalla riva alla nave, garantendo un trasferimento di energia sicuro ed efficiente. Una delle sue caratteristiche principali è la capacità di collegare e scollegare tutti i cavi in modo indipendente, uno alla volta, offrendo maggiore usabilità ed efficienza per gli operatori. Il funzionamento del CMS richiede una persona, che utilizza un telecomando. Lo stesso telecomando viene utilizzato anche per avvolgere e srotolare i cavi, semplificando l'intero processo di movimentazione dei cavi.

Il sistema è progettato per un facile funzionamento col minimo del personale, migliorando la flessibilità e riducendo la necessità di manovre complesse. Costruito per essere conforme allo standard IEC 80005, il sistema soddisfa i requisiti internazionali di alimentazione da terra, garantendo sicurezza e affidabilità. Guarda il video per imparare l'utilizzo del sistema. Le apparecchiature ShoreLink sono realizzate in Europa. Tutta la produzione avviene presso lo stabilimento in Estonia. Questo progetto è in linea con il lavoro che sta portando avanti ShoreLink nelle soluzioni di alimentazione da terra per diversi tipi di imbarcazioni, da crociere e traghetti alle navi portacontainer. "Ci concentriamo - spiega l'azienda in una nota - su sistemi pratici ed efficienti progettati per migliorare la sostenibilità dei porti e gli standard operativi a livello globale". Con una esperienza di partnership e progetti di successo, ShoreLink si propone come partner affidabile per i progetti di alimentazione da terra in Italia. ShoreLink è rappresentata in Italia da Stelio Bardi Marine Technologies, un'azienda locale ampiamente esperta e consolidata. Stelio Bardi, fondatore di Stelio Bardi Marine Technologies, afferma: "Abbiamo sempre prestato attenzione allo sviluppo di nuove tecnologie per essere i primi in grado di offrire nuove apparecchiature e sistemi ai nostri clienti". Insieme a Stelio Bardi, ShoreLink sta contribuendo alla decarbonizzazione del settore marittimo italiano offrendo soluzioni di cold ironing.



ShoreLink è un'azienda che fornisce soluzioni di alimentazione da terra per le navi da crociera: in Italia è rappresentata da Stelio Bardi Marine Technologies Genova - Dopo aver superato con successo il Factory Acceptance Test (FAT), il Cruise Cable Management System di ShoreLink è arrivato di recente alla Spezia ed è attualmente in magazzino, pronto per essere consegnato. In collaborazione con MONT-ELE, la soluzione di ShoreLink consentirà operazioni portuali più sostenibili per l'ambiente durante le soste delle navi da crociera. Il sistema di gestione dei cavi da crociera ShoreLink (CMS) è un'attrezzatura specializzata progettata per trasportare i cavi dalla riva alla nave, garantendo un trasferimento di energia sicuro ed efficiente. Una delle sue caratteristiche principali è la capacità di collegare e scollegare tutti i cavi in modo indipendente, uno alla volta, offrendo maggiore usabilità ed efficienza per gli operatori. Il funzionamento del CMS richiede una persona, che utilizza un telecomando. Lo stesso telecomando viene utilizzato anche per avvolgere e srotolare i cavi, semplificando l'intero processo di movimentazione dei cavi. Il sistema è progettato per un facile funzionamento col minimo del personale, migliorando la flessibilità e riducendo la necessità di manovre complesse. Costruito per essere conforme allo standard IEC 80005, il sistema soddisfa i requisiti internazionali di alimentazione da terra, garantendo sicurezza e affidabilità. Guarda il video per imparare l'utilizzo del sistema. Le apparecchiature ShoreLink sono realizzate in Europa. Tutta la produzione avviene presso lo stabilimento in Estonia. Questo progetto è in linea con il lavoro che sta portando avanti ShoreLink nelle soluzioni di alimentazione da terra per diversi tipi di imbarcazioni, da crociere e traghetti alle navi portacontainer. "Ci concentriamo - spiega l'azienda in una nota - su sistemi pratici ed efficienti progettati per migliorare la sostenibilità dei porti e gli standard operativi a livello globale". Con una esperienza di partnership e progetti di

Daniele Rossi, Presidente AP: in 8 anni abbiamo cambiato la storia del porto di Ravenna e mi sarebbe piaciuto vedere il lavoro finito. Felice per de Pascale

Daniele Rossi lascerà Ravenna per una destinazione forse sconosciuta o forse no (lui dice che andrà a Roma, in una sorta di buen retiro) il prossimo 12 gennaio, quando scadrà il suo doppio mandato alla guida dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** di Ravenna. Era entrato in carica il 1° dicembre del 2016 in un momento di grave difficoltà per il porto di Ravenna. Daniele Rossi ammette che il porto era allora a un "bivio drammatico" e l'avvio dell'Hub **Portuale** Ravenna ha cambiato la storia. Otto anni dopo lo scenario è completamente diverso e pare che le manifestazioni di interesse per venire ad occupare il suo posto siano moltissime. Ravenna è una destinazione ambita. E 5 miliardi di investimenti attorno al porto non sono proprio bruscolini. In Italia sono in scadenza, oltre a Ravenna, altre otto **Autorità di Sistema Portuale** - Trieste, Genova, La Spezia, Civitavecchia, Bari, Taranto, Palermo e Messina - e lui potrebbe trovare casa in una di queste. Civitavecchia non è poi così lontana dall'amata Roma. Vedremo. Intanto, Rossi, fra il serio e il faceto, si auto invita alle inaugurazioni delle opere che ha avviato. Dice: "Onestamente, non mi sarebbe dispiaciuto vederne la conclusione, condividere con i colleghi il momento del collaudo delle banchine e delle altre cose che stiamo realizzando. Confido nella generosità dei colleghi, spero mi inviteranno alle cerimonie". In questa intervista si leva qualche sassolino dalle scarpe sulla vicenda Berkan B e sulla politica locale, mentre ha parole di grande apprezzamento per Michele de Pascale ("Io sono felice di essere considerato vicino a Michele de Pascale") appena insediatosi alla guida della Regione. L'INTERVISTA Presidente Rossi, sul sito dell'**Autorità Portuale** di Ravenna c'è l'etichetta con la sua data di scadenza, 12 gennaio 2025. "Come lo yogurt. Ma lo yogurt si può mangiare anche qualche giorno dopo, perché è buono comunque (ride, ndr)". La legge non lo consente, ma invece lei sarebbe volentieri rimasto a Ravenna, con tutto il lavoro che c'è ancora da fare, non è così? "Per tutto il lavoro che c'è da fare e, soprattutto, per tutto il lavoro che è stato fatto. Onestamente, non mi sarebbe dispiaciuto vederne la conclusione, condividere con i colleghi il momento del collaudo delle banchine e delle altre cose che stiamo realizzando. Sono momenti di grande soddisfazione, anche personale." Sono certo che sarà invitato al taglio di qualche nastro. "Confido nella generosità dei colleghi, spero mi inviteranno alle cerimonie (ride, ndr) . Però c'è una stagione per tutte le cose, la mia stagione qui è finita ed è giusto così. È giusto che ci sia un ricambio, con energie nuove, fresche. Tutti quanti ne abbiamo consumate molte in questi otto anni e quindi è bene che arrivi una ventata di aria nuova." Allora, io le nomino otto città a caso, lei mi dica quella che preferisce fra Trieste, Genova, La Spezia, Civitavecchia, Bari, Taranto, Palermo o Messina. "Roma. Il mio futuro è a Roma, perché credo che sia arrivato il



Daniele Rossi lascerà Ravenna per una destinazione forse sconosciuta o forse no (lui dice che andrà a Roma, in una sorta di buen retiro) il prossimo 12 gennaio, quando scadrà il suo doppio mandato alla guida dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna. Era entrato in carica il 1° dicembre del 2016 in un momento di grave difficoltà per il porto di Ravenna. Daniele Rossi ammette che il porto era allora a un "bivio drammatico" e l'avvio dell'Hub Portuale Ravenna ha cambiato la storia. Otto anni dopo lo scenario è completamente diverso e pare che le manifestazioni di interesse per venire ad occupare il suo posto siano moltissime. Ravenna è una destinazione ambita. E 5 miliardi di investimenti attorno al porto non sono proprio bruscolini. In Italia sono in scadenza, oltre a Ravenna, altre otto Autorità di Sistema Portuale - Trieste, Genova, La Spezia, Civitavecchia, Bari, Taranto, Palermo e Messina - e lui potrebbe trovare casa in una di queste. Civitavecchia non è poi così lontana dall'amata Roma. Vedremo. Intanto, Rossi, fra il serio e il faceto, si auto invita alle inaugurazioni delle opere che ha avviato. Dice: "Onestamente, non mi sarebbe dispiaciuto vederne la conclusione, condividere con i colleghi il momento del collaudo delle banchine e delle altre cose che stiamo realizzando... Confido nella generosità dei colleghi, spero mi inviteranno alle cerimonie". In questa intervista si leva qualche sassolino dalle scarpe sulla vicenda Berkan B e sulla politica locale, mentre ha parole di grande apprezzamento per Michele de Pascale ("Io sono felice di essere considerato vicino a Michele de Pascale") appena insediatosi alla guida della Regione. L'INTERVISTA Presidente Rossi, sul sito dell'Autorità Portuale di Ravenna c'è l'etichetta con la sua data di scadenza, 12 gennaio 2025. "Come lo yogurt. Ma lo yogurt si può mangiare anche qualche giorno dopo, perché è buono comunque (ride, ndr)". La legge non lo consente, ma invece lei sarebbe volentieri rimasto a Ravenna, con tutto il lavoro che c'è ancora da fare, non è così? "Per tutto il lavoro che c'è da fare e, soprattutto, per tutto il lavoro che è stato fatto. Onestamente, non mi sarebbe dispiaciuto vederne la conclusione, condividere con i colleghi il momento del collaudo delle banchine e delle altre cose che stiamo realizzando. Sono momenti di grande soddisfazione, anche personale." Sono certo che sarà invitato al taglio di qualche nastro. "Confido nella generosità dei colleghi, spero mi inviteranno alle cerimonie (ride, ndr) . Però c'è una stagione per tutte le cose, la mia stagione qui è finita ed è giusto così. È giusto che ci sia un ricambio, con energie nuove, fresche. Tutti quanti ne abbiamo consumate molte in questi otto anni e quindi è bene che arrivi una ventata di aria nuova." Allora, io le nomino otto città a caso, lei mi dica quella che preferisce fra Trieste, Genova, La Spezia, Civitavecchia, Bari, Taranto, Palermo o Messina. "Roma. Il mio futuro è a Roma, perché credo che sia arrivato il

momento nella mia vita di fare una scelta che dia priorità alla vita personale più che alla vita professionale." Quindi avrà un incarico a Roma? "Non so se avrò un incarico a Roma, di sicuro la mia vita personale e familiare si consoliderà a Roma e quindi io sarò a Roma." Civitavecchia non è lontana da Roma. "Questo lo dice lei (ride, ndr) ." Proviamo a tracciare un bilancio di questi 8 anni e 40 giorni alla guida di AP. Questo periodo sarà ricordato alla stregua del momento eroico del dopoguerra, legato ai nomi di Luciano Cavalcoti e Benigno Zaccagnini? Anche a lei dedicheranno una diga foranea in futuro? " (ride, ndr) Beh, il paragone è assolutamente inappropriato perché Luciano Cavalcoti e, soprattutto, Benigno Zaccagnini sono, in termini di riferimento, irraggiungibili. Lo si può dire per scherzo, non sul serio." Eppure quando lei è arrivato, nel dicembre 2016, il porto di Ravenna era incartato. Anzi, era in un vicolo cieco. "Questo sì. Ma credo che chi ha creato i presupposti per una grande storia del porto di Ravenna siano i personaggi che lei ha citato, da Cavalcoti a Zaccagnini. In questi otto anni, non io ma la squadra dell'**Autorità Portuale** e tutta la comunità **portuale**, tutti assieme abbiamo cambiato ancora una volta la storia del porto di Ravenna. Di sicuro io credo di avere avuto un merito: sono riuscito a tenere insieme tutta questa squadra eterogenea, con realtà e aspettative fra loro diverse, non sempre coincidenti. Che vuol dire, appunto, l'organizzazione dell'**Autorità Portuale**, la comunità **portuale** nel suo complesso, le istituzioni e **autorità** politiche che ruotano necessariamente attorno al porto, perché senza l'appoggio del Comune di Ravenna o della Regione Emilia-Romagna non si sarebbe potuto fare nulla. E poi ci sono l'Arpa, i Vigili del Fuoco, la Capitaneria di Porto Quattro che ruota intorno al porto è un mondo di una complessità estrema." Quindi ha guidato facendo il facilitatore e l'armonizzatore? "Penso di aver reso un buon servizio al porto di Ravenna, tenendo insieme questo mondo, indirizzandolo verso un obiettivo condiviso: quello della rinascita. Ancora oggi non è ben chiaro che nel 2016 il porto di Ravenna era di fronte a un bivio drammatico: o si facevano certe cose o si chiudeva, non c'era una via di mezzo. Ravenna non diventava neppure un porto di terz'ordine. Qui si chiudeva e basta, che ci si creda o no. Perché c'è un fenomeno naturale che si chiama insabbiamento e riduzione dei fondali. In un momento storico della portualità mondiale, in cui si va verso la necessità di maggiore profondità dei fondali e di banchine più adeguate per le grandi navi, in un momento così il pescaggio del porto di Ravenna andava esaurendosi: non avremmo perso cinque o dieci centimetri, avremmo perso un metro, un metro e mezzo." Cioè, senza l'escavo dei fondali si sarebbe proprio perso il porto? "Certo, il porto sarebbe morto. Quindi il fatto che in quel momento storico la comunità **portuale** abbia trovato il coraggio, la forza, l'energia di compattarsi e di credere nel progetto dell'Hub **Portuale** Ravenna che l'**Autorità Portuale** ha proposto e ha voluto con determinazione, è un grande merito di tutti questi attori ed è un merito anche di chi ha guidato l'ente." Sono tante le cose rimarchevoli accadute in questo periodo, non possiamo elencarle tutte. Ci dica le tre cose per lei più importanti. "La prima: il momento in cui abbiamo assegnato l'appalto per l'Hub **Portuale** Ravenna. È stato il vero momento di svolta, l'arrivo

a compimento del lavoro di tutti, per la rinascita del porto. Il secondo momento importante, anche se in negativo, è quello della Berkan B, perché non posso certo dimenticare o far finta che quella vicenda non sia mai esistita. Una vicenda che ha rischiato di fermare e distruggere tutto. Probabilmente oggi saremmo in una situazione diversa se si fosse fermato tutto. Il terzo momento importante deve ancora arrivare. Per me sarà fra pochi giorni, quando assieme a tutti i colleghi mi commuoverò perché dovrò salutarli e andare via." Rimaniamo sulla vicenda Berkan B. Quanto l'hanno ferita le accuse che le sono state lanciate da alcune associazioni? "Quando mi parlano delle associazioni e mi fanno i nomi, mi viene da rispondere: associazioni chi? Io credo che la battaglia politica debba avere anche dei limiti. Dovrebbe avere rispetto delle persone, del lavoro, della professionalità, dovrebbe avere consapevolezza dei propri limiti prima che dei limiti degli altri. Io sono un po' avulso da certi giochetti, furbizie e scorrettezze. Abbiamo fatto un grande lavoro, lo abbiamo fatto tutti quanti assieme, con dedizione e con passione. Abbiamo anche sbagliato alcune cose" Solo chi non fa non sbaglia. "Esattamente. Quindi alcune cose le abbiamo sbagliate. Ma la Berkan B è una vicenda complessa, farla semplice e andare ad attribuire colpe e responsabilità personali sperando di ricavarne dei vantaggi politici e farlo senza consapevolezza, senza conoscenza, è stato eticamente sbagliato. Ma non voglio entrare ancora in questa diatriba, soprattutto per l'età e gli anni di lavoro che ho sulle spalle. Credo di dover volare più alto." Ha dei rimpianti? "Alcune cose, se ci ripenso, avrei voluto farle in modo diverso. Avrei voluto farle meglio. Però no, tutto sommato non ho rimpianti. Se vuole, l'unico rammarico è di non riuscire a vedere completato il lavoro iniziato." Cinque miliardi di investimenti pubblici e privati intorno al porto di Ravenna nell'arco di 5-6 anni una cosa inaudita al solo pensarci quando lei si è insediato, eppure è vero. È orgoglioso? Come è stato possibile? "C'è stata anche una congiuntura favorevole, come il PNRR. Ma io direi che è stato possibile perché abbiamo vinto la sfida più importante di tutte: si chiama Hub **Portuale** Ravenna. Abbiamo realizzato il progetto che ha cambiato la storia del porto di Ravenna e siamo diventati credibili. Il problema del 2016 non era solo che non c'era un progetto, non c'era un appalto, non c'era una ditta che lavorava. Il punto è che non eravamo più credibili e quindi nessuno si sarebbe mai sognato di venire a buttare soldi in un porto in declino a cui non credeva nessuno. Oggi il porto di Ravenna deve, fra virgolette, limitare gli interessi degli investitori, perché abbiamo già quasi finito gli spazi disponibili. I famosi 200 ettari di aree che abbiamo creato sono già tutte in trattativa. Oggi questa **Autorità Portuale** è credibile, fa quello che ha promesso di fare, ha un progetto per il futuro e questo è quello che rende Ravenna attrattiva nel mondo della portualità. La credibilità del porto di Ravenna la vedo nei convegni, la ritrovo al Ministero, nel dialogo con gli armatori. Insomma è un altro mondo. Ne sono orgoglioso, mi chiede. Certamente sì." Malgrado questa mole di investimenti, purtroppo il porto soffre in questa fase e con questa congiuntura nazionale, perché da 20 mesi c'è la stagnazione della produzione industriale in Italia. Anche la congiuntura internazionale non va bene. Ci sono le guerre in Medio Oriente e in Europa. Lei vede all'orizzonte un cambiamento della

congiuntura già nel 2025 oppure bisognerà aspettare ancora, in particolare la fine dei due conflitti? "Il 2024 è stato un anno drammatico sotto l'aspetto dei risultati operativi non nel porto di Ravenna ma in tutta Europa, per i motivi che diceva lei. In particolare, per il porto di Ravenna i due conflitti in corso sono devastanti. La guerra in Ucraina ha messo in crisi i traffici con il Mar Nero che per Ravenna valevano 5 milioni di tonnellate di merci sui 27 totali. Quando è scoppiata la guerra, subito abbiamo perso quasi tutto questo traffico. Adesso abbiamo recuperato metà della perdita. A quel danno di **sistema** importantissimo si è aggiunto il problema della guerra degli israeliani contro Hamas con la crisi di Suez che porta le navi ad evitare l'ingresso nel Mediterraneo. La circumnavigazione dell'Africa ovviamente va a beneficio dei porti del Nord Europa e a scapito soprattutto dei porti del Nord Adriatico. Quindi si sono sommati due fattori esogeni estremamente negativi. Nonostante questo, il porto di Ravenna chiude il 2024 in sostanziale pareggio rispetto al 2023, anzi, forse chiuderemo con un segno più. Questo vuol dire che il porto di Ravenna è cresciuto, perché è riuscito a recuperare la perdita di due milioni e mezzo di tonnellate del Mar Nero e qualche punto in percentuale per Suez. Significa che abbiamo importato più merci da altre parti che hanno compensato quelle perdite. Nel momento in cui recupereremo quei traffici perduti, che sono traffici destinati naturalmente al porto di Ravenna, la curva di crescita dei volumi movimentati sarà esponenziale. Succederà a cominciare dall'anno prossimo. Queste crisi cominceranno a trovare un loro assestamento e poi il 2026 sarà veramente il grande anno del porto di Ravenna, dove si vedrà l'impennata dei traffici. Chiuderemo anche i lavori del PNRR e se ne vedranno gli effetti. Aspettate il 2026 per credere." Lei ha capito perché una certa politica locale continua ad attaccare il porto e il progetto di escavo dei fondali? Dicono che è tutto inutile, che si buttano soldi, che il porto di Ravenna non potrà mai competere con i grandi scali del Nord Europa o con Genova e Trieste quindi meglio non insistere e questo malgrado ci siano tanti investitori privati che scommettono sul nostro porto. Si tratta di un retaggio culturale che contagia anche la politica, di quella Ravenna che non ha mai veramente capito l'importanza strategica del porto? "Allora, visto che sono ormai in disarmo, in questa occasione posso permettermi di parlare più francamente di quanto avrei fatto negli anni passati di fronte a questa domanda. Io ho grande rispetto per la politica che è il sale della democrazia. È importante che ci siano voci diverse, contrarie, dissenzianti. Il dibattito fra voci diverse aiuta a crescere. Ma ci sono casi, per esempio sul porto, in cui una certa politica rilascia giudizi per così dire forti, e con sicumera, non sapendo di cosa parla. E questo ci tengo che sia scritto: quella politica non sa di cosa parla. Il loro è un giudizio meramente politico, di contrapposizione di una parte rispetto ad un'altra, è una mera dialettica politica completamente avulsa dalla conoscenza e consapevolezza tecnico-economica." Beh, quando si parla di qualcosa senza cognizione di causa, di solito si dicono castronerie e qualche volta si fanno anche dei danni. "Ci vuole una sana discussione anche politica su queste cose. Ma se poi sui giornali da una parte c'è qualcuno come l'**Autorità Portuale** che dice venite a Ravenna perché stiamo facendo grandi cose e siamo credibili e dall'altra

c'è qualcuno che dice no, sono tutte balle, qui non va bene niente, tragga lei le conclusioni. La gente che cosa deve pensare?! Si innesca un corto circuito che non fa bene." Lei era considerato vicino al sindaco Michele de Pascale, che adesso è diventato presidente della Regione. È contento della sua elezione? "Io sono felice di essere considerato vicino a Michele de Pascale. Sono felice che sia diventato il presidente della Regione Emilia-Romagna, perché credo che questo sia un gran bene per i cittadini e per le imprese dell'Emilia-Romagna. Michele de Pascale è una persona capace. Non mi interessa di che partito o di che corrente sia, io non ho mai fatto politica, non faccio politica e non farò politica. Credo negli uomini e nelle donne, credo nelle persone. Penso che Michele de Pascale sia una persona di grande valore e quindi sono contento che abbia fatto una bellissima carriera. So quanto ha fatto per il porto di Ravenna, so quanto ha aiutato me e la comunità portuale ad arrivare dove siamo arrivati. E quindi credo che sia stato giustamente ripagato dell'impegno che ha profuso in questi anni." Lei immagino non abbia idea di chi possa venire qui a Ravenna al suo posto. Allora, che cosa consiglierebbe al suo successore, chiunque egli sia? "Il mio consiglio è di rimboccarsi le maniche, perché il lavoro non è finito. C'è ancora tanto da fare, ci sono progetti importanti da chiudere. E poi ci sono tante cose nuove da progettare. Mi viene in mente, fra le cose più importanti, che c'è da sistemare la viabilità interna del porto, bisogna concludere gli accordi con RFI per le due stazioni ferroviarie in ambito portuale. C'è il tema del nuovo ponte mobile, c'è ancora da fare molto sul discorso della digitalizzazione, non bisogna perdere lo sforzo che è stato fatto per dare l'opportunità al porto di Ravenna di crescere non solo come hub logistico ma anche come hub energetico. Bisogna seguire con grande attenzione i lavori della realizzazione della nuova stazione marittima, che vuol dire passare dai 330.000 croceristi di quest'anno ai 500.000 del 2027. Chi verrà dovrà dedicarsi alla manutenzione di quello che è stato fatto, al completamento di quello che è stato avviato, al perseguimento di nuovi obiettivi. Ma, soprattutto, quello che gli raccomanderò, se avrò la possibilità di farlo, e credo di sì, è di fare un grande sforzo per continuare a tenere unita e coesa la comunità portuale: questa è la chiave del successo per il porto di Ravenna."

La Ocean Viking in rotta verso Ravenna con a bordo 34 migranti

Il porto di Ravenna è stato nuovamente scelto dalle autorità italiane come "porto sicuro" per la nave ONG Ocean Viking, che dovrebbe arrivare all'inizio della prossima settimana. Nella mattina di ieri, giovedì 11 dicembre, l'equipaggio della Ocean Viking ha tratto in salvo 34 persone da un gommone sovraffollato che si trovava in acque internazionali. I migranti soccorsi sono ora al sicuro a bordo della nave, dove il team medico e logistico si sta prendendo cura di loro. L'equipaggio ha criticato duramente la scelta del porto di Ravenna, distante quattro giorni di navigazione dal punto di salvataggio, definendola una pratica "ancora più insensata e crudele" durante la stagione invernale, a causa delle condizioni meteorologiche avverse e delle difficoltà che queste comportano sia per i sopravvissuti sia per le operazioni in mare.



Neri Group sale al 50% della Cilp

LIVORNO - Sulla recente acquisizione da parte della "galassia" Neri della quota di GIP nella Cilp, un'intervista al cavaliere del lavoro Piero Neri, apparsa nei giorni scorsi sul quotidiano livornese Il Tirreno, ha fatto il punto sullo stato dell'arte e gli sviluppi della storica compagnia-impresa dei lavoratori portuali. Neri ha ricordato l'ingresso in Cilp insieme ai genovesi di GIP quando la compagnia dei portuali stava attraversando un periodo molto difficile. Adesso GIP ha ceduto la sua quota e il gruppo Neri è diventato da solo - come già da qualche tempo si affermava - titolare del 50% della Cilp dei portuali. Nell'intervista di Giulio Corsi sul Tirreno, Piero Neri ribadisce la volontà della sua holding di difendere nel ruolo della Compagnia dei Portuali sia con nuovi investimenti, sia con l'espansione - inserita nel piano di sviluppo del POT - sulla sponda est della Darsena Toscana, a nord della concessione Lorenzini & C., per la quale sono in corso investimenti di oltre 5 milioni di euro. In questo quadro, e con l'allungamento delle concessioni demaniali di Cilp di 5 anni - sancite anch'esse dall'AdSP - le prospettive di sviluppo sono diventate sempre più interessanti. Tra i settori merceologici in forte spolvero nell'anno ormai chiuso Neri ha infine citato i forestali - strategici in particolare per le cartiere italiane - che hanno toccato le 400 mila tonnellate.



Yari De Filicaia di UNIPORT: urgenti gli accordi

LIVORNO Tutto si può dire di Yari De Filicaia, presidente della cooperativa Uniport dei portuali labronici, meno che non voglia prendere posizione sui problemi anche più scottanti. Come si evince dalla nostra intervista che segue. Presidente, carico e scarico navi sono il vostro business: siamo ormai a fine di un anno difficile e qual'è il vostro bilancio? Abbiamo registrato mesi buoni e mesi meno buoni per il lavoro. Del resto sono ormai tre anni che il lavoro va in altalena; mesi dove lottiamo per troppe richieste e mesi troppo vuoti. Ci guardiamo intorno, del resto, e la logistica mondiale risente di quanto sta accadendo. Stringiamo i denti e ci impegnamo. Nei giorni scorsi è stato rinnovato il, CCN nazionale per i lavoratori dei porti, che riguarda ovviamente anche Uniport. Giudizio? È stato un punto di svolta importante, dopo anni di consultazioni e trattative: un accordo importante, che serve a tutti nella speranza che tutti lo rispettino. Per quanto riguarda la cooperativa è certo un accordo oneroso, perché comporta un aumento dei costi attuali della manodopera intorno al 10%: dovremo dunque vedere come ragionare sulle tariffe, perché qui ci sono anche 150 lavoratori. Il **porto di Livorno** sta vivendo

una burrasca in relazione ai timori che il TDT, oggi del gruppo Grimaldi, privilegi i traffici ro/ro e delle auto nuove rispetto alla storica vocazione del terminal per i contenitori. È uno scontro che ci preoccupa molto, perché sui traffici dei contenitori vivono oggi non solo centinaia dei lavoratori ma anche quasi altrettante aziende e micro-aziende. Va riconosciuto al gruppo Grimaldi di aver sborsato 140 milioni per il TDT e biondi di avere il diritto di privilegiare il proprio business: ma bisogna fare in modo da salvaguardare il traffico contenitori almeno fino a quando non sarà pronta la tanto attesa Darsena Europa, che a quel punto potrà concentrarvi anche le grandi navi dei Teu liberando la Darsena Toscana. Oggi i traffici container, come ho detto, danno lavoro molto di più dello sbarco delle auto nuove e non possiamo rinunciarci. Il vero problema sta diventando adesso: quando davvero sarà pronta la Darsena Europa? E si sta facendo tutto per ridurre i tempi di attesa? L'AdSP sta lavorando da tempo per dragare, allargare la strettoia del Marzocco, tombare il famigerato sbocco dei Navicelli in Darsena che consentirà di avere un ultimo miglio ferroviario e superstrada verso le darsene. È vero che sono lavori in atto, ma i tempi si sono allungati molto rispetto ai programmi: è invece fondamentale accelerare al massimo sia i lavori citati, sia la resezione della Tripoli per migliorare la manovra di ingresso verso la Darsena Toscana a vantaggio delle grandi full/containers. Insomma la transizione verso la Darsena Europa deve accelerare, accelerare e ancora accelerare. Ultima domanda: il presidente di Confindustria costiera Piero Neri, che è anche un importante armatore, ha dato duramente le dimissioni da Confitarma dopo la lettera di quest'ultima contro il cluster livornese a sostegno delle esigenze di Grimaldi sul TDT. Qual'è la



La Gazzetta Marittima

Livorno

sua opinione?Penso che Confitarma abbia sbagliato nella forma e alla sostanza: la nota ufficiale che contesta il cluster livornese e la posizione del cavaliere del lavoro Piero Neri sul TDT è stato un gesto molto pesante, per di più inviato in modo offensivo direttamente al partenariato, senza aver prima nemmeno consultato Neri o averlo almeno avvertito. Un gesto pesante che non poteva non suscitare reazioni, come è avvenuto.Si dice che ricucire non sarà facileAbbiamo bisogno di pace sociale e unità d'intenti per difendere il nostro lavoro, specie in questi tempi di orizzonti pieni di guerre. Mi auguro che la proposta del prefetto per un tavolo di concertazione sia attuata al più presto e dia il risultato sperato. (A.F.)

Direzione Marittima, il nuovo comandante

Nella foto: Il momento del saluto a sciabole sguainate tra i due contrammiragli, l'uscente Angora e l'entrante Canu. **LIVORNO** - Come vuole la tradizione, a picchetto d'onore schierato e come le massime autorità civili e militari a presenziare, si è svolta due giorni fa nella grande sala del Palacrociere il passaggio di consegne al comando della Direzione Marittima della Toscana e della Compartimento marittimo Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di **Livorno**. Ha presenziato il comandante generale della Guardia Costiera ammiraglio ispettore capo (cp) Nicola Carlone, che ha tenuto il suo breve saluto e augurio in un breve, applaudito intervento che ha ricordato i compiti del Corpo sia nella difesa dell'ambiente marino, sia nella salvaguardia della vita in mare in tempi così difficili e impegnativi lungo tutte le nostre coste. Il passaggio di consegne è avvenuto tra il contrammiraglio (cp) Gaetano Angora, uscente, e il subentrante contrammiraglio (cp) Giovanni Canu, un ufficiale senese già comandante, anni addietro, della Capitaneria di Viareggio. Entrambi gli alti ufficiali hanno voluto ricordare l'impegno del Corpo, ribadendo anche il valore storico, culturale e ambientale del territorio loro affidato.



Le attività del CITEM

LIVORNO - Lunedì prossimo 16 alle 10.30 nella sala Cerimonie del palazzo comunale, il Centro per l'Innovazione delle Tecnologie del Mare (CITEM), in collaborazione con il Comune di **Livorno**, presenterà alla città, alle aziende, alla comunità marittima e portuale e alla stampa i risultati delle proprie attività 2024. Tutti i centri di ricerca presenti presso Scoglio della Regina e Dogana d'Acqua forniranno una sintesi di quanto fatto nell'ultimo anno nei vari settori di attività che spaziano dalla ricerca ambientale, alla meteorologia, alla biologia marina, alle telecomunicazioni, all'oceanografia, alla logistica, alla biorobotica marina e ai sistemi di intelligenza meccanica. Il loro intervento seguirà ai saluti del sindaco Luca Salvetti e dell'assessore all'Innovazione e alla Formazione Michele Magnani. Interverranno: David Pellegrini, Ispra - Mariano Falcitelli, CNIT - Marco Fontana, Istituto di Intelligenza Meccanica Scuola Superiore sant'Anna - Gastone Ciuti, Istituto di Biorobotica Scuola Superiore Sant'Anna - Simone Libralato, Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale - Stefano Taddei, Consorzio Lamma - Francesco Serafino, CNR IBE, Alessandro Ligas, CIBM - Nicola Castellano, Polo sistemi Logistici Università di Pisa. Sarà presente anche Leonardo Pellegrineschi di Regione Toscana per presentare i risultati del Bando Ricerca 2023 e le nuove opportunità agevolative del Settore Politiche di Sostegno alle Imprese.



Ma i galli non fanno le uova

LIVORNO Chiedo scusa per questo antico proverbio, ma mi sembra amaramente adeguato alla vicenda che si è incancrenita sul Terminal Darsena Toscana tra l'intero cluster portuale con poche eccezioni, il gruppo Grimaldi e l'AdSP. Non ho bisogno di riassumerla perché ne hanno parlato tutti i giornali d'Italia: il TDT, acquistato di recente dal gruppo Grimaldi, è accusato di essere poco o punto interessato ai traffici container per favorire quelli ro/ro, in particolare gli sbarchi di migliaia di auto dal Far East. In sostanziali suoi traffici fondamentali, che a **Livorno** hanno spazi risicati almeno fino a quando l'intera Darsena Toscana non sarà loro dedicata. Lo illustra bene anche De Filicaia nell'intervista qui accanto.* I galli non fanno uova, così come il gruppo Grimaldi non si occupa di container: o se ne occupa marginalmente. Quindi hanno ragione certo quelli che temono un progressivo disimpegno del TDT dal suo storico business anche se il direttore del terminal Mignogna ha ricordato che a febbraio il servizio Gemini gli porterà altri 2/3 mila Tee al mese ma bisogna chiedersi del perché lo stesso cluster non si era agitato altrettanto quando MSC si tirò indietro proprio sul TDT. L'acquisto da parte di Grimaldi del TDT non è stato certo fatto in segreto, tutti sapevano della trattativa con Spinelli. Allora? Allora, in attesa che il prefetto Dionisi attivi il promesso tavolo sul tema, non ci rimane che sperare di poter difendere i traffici attuali di teo in Darsena Toscana, in particolare grazie anche all'altro terminal, il Lorenzini & C., partecipato dal colosso MSC. Il vero futuro dei contenitori a **Livorno**, non nascondiamoci dietro un dito, è nella Darsena Europa, se e quando si farà. Fino ad allora il gallo Grimaldi non impedirà alle galline il porto di **Livorno** di fare uova, ma si occuperà di usare le galline per i suoi bisogni. Chiaro e anche legittimo, sebbene io lo stia forse brutalmente richiamando. *In definitiva, tutto ciò considerato, rimane da vedere come saranno cavate le castagne roventi dal fuoco, impegno che non si prospetta facile. Intanto c'è un momento importante: lunedì prossimo 16 è stato riconvocato dal presidente dell'AdSP il tavolo del partenariato, quello in cui, nella precedente riunione, si è duramente chiesto (ed ottenuto) di cassare dal POT la multi-pluralità dei traffici del Tdt. Guerrieri aveva promesso di ritornarci sopra, per spiegare, tranquillizzare ed eventualmente sostituire la parte cassata con un addendum. In attesa del promesso tavolo dal prefetto, quello di lunedì dovrebbe essere un passo importante, se non una ricucitura soddisfacente. Ci speriamo, in nome della pace sul porto: che da tempo, come l'Araba Fenice nei versi del Metastasio, che ci sia ciascun lo dice, dove sia nessun lo sa. Antonio Fulvi



Porto 2000 il regalo di Natale?

LIVORNO - Chissà se questa vigilia di Natale non si dimostrerà davvero feconda per lo scalo labronico. Venerdì prossimo 20 dicembre, quando già si prepareranno in frigo le bottiglie di champagne per i cenoni, dovrebbe esserci la conclusione - si spera questa volta positiva - dell'annoso contenzioso sulla Porto 2000. Roberta Macii, il dirigente dell'AdSP che ha personalmente seguito tutte le trattative con il team di legali del gruppo vincitore della gara (Onorato+MSC) ritiene che l'ultima proposta di Palazzo Rosciano abbia già ricevuto, peraltro ancora ufficiosamente, una risposta positiva. Si starebbero limando gli ultimi dettagli, che comprendono alcuni cambiamenti relativi in particolare ai collegamenti dell'ultimo miglio, all'esclusione dal progetto del silos e alla parte economica. Che il Natale porti il miracolo? (A.F.).

La Gazzetta Marittima

Porto 2000 il regalo di Natale?



12/13/2024 23:02

LIVORNO - Chissà se questa vigilia di Natale non si dimostrerà davvero feconda per lo scalo labronico. Venerdì prossimo 20 dicembre, quando già si prepareranno in frigo le bottiglie di champagne per i cenoni, dovrebbe esserci la conclusione - si spera questa volta positiva - dell'annoso contenzioso sulla Porto 2000. Roberta Macii, il dirigente dell'AdSP che ha personalmente seguito tutte le trattative con il team di legali del gruppo vincitore della gara (Onorato+MSC) ritiene che l'ultima proposta di Palazzo Rosciano abbia già ricevuto, peraltro ancora ufficiosamente, una risposta positiva. Si starebbero limando gli ultimi dettagli, che comprendono alcuni cambiamenti relativi in particolare ai collegamenti dell'ultimo miglio, all'esclusione dal progetto del silos e alla parte economica. Che il Natale porti il miracolo? (A.F.).

Shipping Italy

Livorno

Esperti a confronto su digitalizzazione e cyber security nelle aziende di logistica e trasporti

Spedizioni I fenomeni di hacking dei dati sono in costante aumento e, in alcuni casi, le violazioni possono addirittura persistere nei database delle aziende senza essere rilevate di REDAZIONE SHIPPING ITALY Guasticce (Livorno) - Nato da un'idea condivisa tra l'Interporto A. Vespucci, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e l'Università di Pisa, il convegno sulla digitalizzazione e la cyber sicurezza nelle aziende di logistica e trasporti, che si è svolto nella sala convegni dell'interporto a Guasticce, ha riunito un gruppo di esperti che hanno fornito indicazioni alle aziende del settore su questo tema sempre più cruciale e complesso da gestire. Tutti i report sostengono infatti che i fenomeni di hacking dei dati sono in costante aumento e, in alcuni casi, le violazioni possono addirittura persistere nei database delle aziende senza essere rilevate. Per garantire la sicurezza informatica in settori chiave come la logistica e il trasporto, l'Unione Europea ha adottato nel 2022 la Direttiva NIS2, recepita in Italia dal Decreto Legge 138/2024 del 16 ottobre 2024. Raffaello Cioni, direttore generale dell'Interporto A. Vespucci, ha sottolineato l'urgenza di affrontare il tema della sicurezza digitale, evidenziando come gli attacchi informatici non solo minaccino la sicurezza delle informazioni, ma possano anche compromettere la reputazione e la stabilità economica delle aziende. Le normative Nis inoltre richiedono azioni immediate e non prorogabili, poiché le conseguenze di eventuali disservizi nel settore dei trasporti possono avere impatti economici e sociali rilevanti, accompagnati da sanzioni. Dopo i saluti della presidente dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci, Monica Bellandi, del rappresentante del Comune di Livorno e del segretario generale Matteo Paroli dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, il convegno è iniziato con l'intervento di Davide Nardacci, vice-capo divisione Psc dell'Anc - Agenzia Nazionale per la Cybersicurezza. Nardacci ha spiegato che le aziende potranno adeguarsi gradualmente, partendo da un'analisi dei rischi per implementare misure di sicurezza specifiche in base alle criticità delle loro attività. Attualmente, l'unico obbligo per i soggetti Nis è la registrazione sulla piattaforma entro il 28 febbraio 2025, mentre ulteriori obblighi saranno comunicati successivamente, con la prima verifica prevista per gennaio 2026. A mettere in guardia sui diversi tipi dei rischi cyber è stato Gianluca Dini, docente al Dipartimento di Ingegneria dell'Informazione dell'Università di Pisa, sottolineando che tutto ciò che è connesso è potenzialmente vulnerabile e che con l'avvento dell'Internet of Things (IoT), la superficie di attacco è aumentata significativamente. Oggi, gli hacker non solo rubano dati o non li rendono disponibili chiedendo riscatti per il proprio tornaconto ma si sono evoluti anche in prestatori di servizi di "Attack as a Service", commissionati da terzi. Dini ha evidenziato che, sebbene le grandi aziende siano meno vulnerabili,



Spedizioni I fenomeni di hacking dei dati sono in costante aumento e, in alcuni casi, le violazioni possono addirittura persistere nei database delle aziende senza essere rilevate di REDAZIONE SHIPPING ITALY Guasticce (Livorno) - Nato da un'idea condivisa tra l'Interporto A. Vespucci, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e l'Università di Pisa, il convegno sulla digitalizzazione e la cyber sicurezza nelle aziende di logistica e trasporti, che si è svolto nella sala convegni dell'interporto a Guasticce, ha riunito un gruppo di esperti che hanno fornito indicazioni alle aziende del settore su questo tema sempre più cruciale e complesso da gestire. Tutti i report sostengono infatti che i fenomeni di hacking dei dati sono in costante aumento e, in alcuni casi, le violazioni possono addirittura persistere nei database delle aziende senza essere rilevate. Per garantire la sicurezza informatica in settori chiave come la logistica e il trasporto, l'Unione Europea ha adottato nel 2022 la Direttiva NIS2, recepita in Italia dal Decreto Legge 138/2024 del 16 ottobre 2024. Raffaello Cioni, direttore generale dell'Interporto A. Vespucci, ha sottolineato l'urgenza di affrontare il tema della sicurezza digitale, evidenziando come gli attacchi informatici non solo minaccino la sicurezza delle informazioni, ma possano anche compromettere la reputazione e la stabilità economica delle aziende. Le normative Nis inoltre richiedono azioni immediate e non prorogabili, poiché le conseguenze di eventuali disservizi nel settore dei trasporti possono avere impatti economici e sociali rilevanti, accompagnati da sanzioni. Dopo i saluti della presidente dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci, Monica Bellandi, del rappresentante del Comune di Livorno e del segretario generale Matteo Paroli dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, il convegno è iniziato con l'intervento di Davide Nardacci, vice-capo divisione Psc dell'Anc - Agenzia Nazionale per la Cybersicurezza. Nardacci ha spiegato che le aziende potranno adeguarsi gradualmente, partendo da un'analisi dei rischi per implementare misure di sicurezza specifiche in base alle criticità delle loro attività. Attualmente, l'unico obbligo per i soggetti Nis è la registrazione sulla piattaforma entro il 28 febbraio 2025, mentre ulteriori obblighi saranno comunicati successivamente, con la prima verifica prevista per gennaio 2026. A mettere in guardia sui diversi tipi dei rischi cyber è stato Gianluca Dini, docente al Dipartimento di Ingegneria dell'Informazione dell'Università di Pisa, sottolineando che tutto ciò che è connesso è potenzialmente vulnerabile e che con l'avvento dell'Internet of Things (IoT), la superficie di attacco è aumentata significativamente. Oggi, gli hacker non solo rubano dati o non li rendono disponibili chiedendo riscatti per il proprio tornaconto ma si sono evoluti anche in prestatori di servizi di "Attack as a Service", commissionati da terzi. Dini ha evidenziato che, sebbene le grandi aziende siano meno vulnerabili,

Shipping Italy

Livorno

le piccole imprese cui appaltano i lavori rappresentano un particolare rischio perché collegate digitalmente. L'aggiornamento regolare delle password e dei software è essenziale per una buona sicurezza informatica, che deve essere vista come un processo continuo che include formazione e politiche aziendali chiare. Rita Forsi, docente presso il Polo Sistemi Logistici dell'Università di Pisa e fondatrice di Women for Cyber, ha sottolineato l'importanza di un adeguamento uniforme alle normative Nis1 e Nis2 tra i paesi europei. L'Italia, arrivata in ritardo a questa consapevolezza, deve affrontare maggiori difficoltà nel proteggersi dai rischi, aggravati dall'emergere del 5G e dell'intelligenza artificiale, che possono essere sfruttati sia dalle aziende ma anche dagli 'attaccanti'. Come precauzione la docente ha indicato alle aziende una solida policy di cyber sicurezza, fondamentale per prevenire i danni potenziali. L'esperienza in campo Nis2 di un ente pubblico del settore è stata portata da Alfredo Pineschi dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale**. L'ente, attraverso una primaria società del settore, ha seguito l'iter fondato sul Framework Nazionale per la cyber security e la data protection, iniziato con un assessment, dando la massima importanza alla formazione e all'acquisizione di consapevolezza di tutto il personale, per poi declinare questa attività con la strategia nazionale governativa che riguarda anche gli operatori privati. In ultimo l'ente riverserà nella realtà operativa le disposizioni generali del DI 138/2024. La parola è poi passata a Massimo Centofanti, consulente di cyber sicurezza di Aizoon Technology Consulting, che ha evidenziato l'importanza della responsabilizzazione dei dipendenti nella sicurezza informatica e anche la necessità di integrarla nei rischi operativi aziendali. Le statistiche sugli attacchi informatici sono allarmanti e va considerato che molti attacchi non vengono denunciati - ha informato Centofanti - indicando alle aziende l'importanza di condurre regolarmente analisi dei rischi e la possibilità in questo senso di usufruire della professionalità dei Centri di Competenza Nazionale che sostengono le aziende nell'adeguamento a queste normative ed a costi molto ridotti grazie a contributi Pnrr. L'ultimo intervento di Luca Salvatori, product manager di HiSolution Srl, ha illustrato quanto il fenomeno cyber security impatti nel settore della logistica e dei trasporti. Dai dati Trend Micro 2023, nel corso del 2024 le aziende italiane del settore risultano al 3° posto nella graduatoria mondiale per attacchi hacker e le più colpite in Europa da malware. I dati inoltre - ha spiegato Salvatori - sarebbero ancora peggiori considerato che le aziende non comunicano gli incidenti per evitare danni di immagine. Proseguendo nell'analisi: oltre 277 milioni sono i malware intercettati nel 2023 (con un aumento del 12%); ogni settimana, in sostanza, una Pmi riceve 1-2 attacchi malware, da professionisti estremamente qualificati. Salvatori citando lo studio Etl di Enisa (Agenzia dell'Unione europea per la Cyber Security), ha evidenziato che nel settore della logistica occorrono tra i 100 e i 140 giorni per scoprire che un **sistema** è stato hackerato. La forte integrazione con altri sistemi (di fornitori etc.) è una delle cause principali, poiché la gestione della supply chain e dei trasporti richiede un'infrastruttura tecnologica molto integrata e, per questo, spesso vulnerabile. Riguardo alle azioni che le aziende del settore stanno attuando contro i rischi digitale emerge ancora una marcata

Shipping Italy

Livorno

non consapevolezza del rischio. "Entro marzo le aziende devono innanzi tutto migliorare l'igiene informatica e gli incidenti, poi il resto sarà un percorso da fare; le maggiori difficoltà risiedono comunque nella supply chain" ha concluso Salvatori, riprendendo il pensiero comune agli altri relatori ovvero che l'adeguamento al Nis2 non rappresenta per le aziende solo un obbligo normativo, ma un'opportunità per affrontare i principali rischi legati alla cyber security che porterà loro un vantaggio competitivo. C.G. 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 Da sx Pineschi, Forsi, Cioni, Dini, Centofanti, Salvatori.

Shipping Italy

Livorno

Conferenza di pace convocata in Prefettura per il porto di Livorno

Porti Convocati sindaco, Adsp, associazioni, sindacati e operatori protagonisti del caso Tdt di REDAZIONE SHIPPING ITALY Potrebbe trovare una composizione lunedì prossimo "il caso TDT a Livorno" Dal quotidiano locale Il Tirreno si apprende infatti della convocazione, da parte del Prefetto Giancarlo Dionisi, di un incontro cui sarebbero stati invitati "oltre agli operatori portuali, anche il sindaco Luca Salvetti, il presidente dell'Autorità di sistema portuale Luciano Guerrieri, associazioni come Confindustria (con il presidente territoriale Piero Neri, parte attiva in questa vicenda) e i rappresentanti delle sigle sindacali". Al centro della vertenza la preoccupazione del cluster portuale livornese - in primis proprio della Cilp di Neri - riguardo il futuro di Terminal Darsena Toscana a seguito del suo passaggio al gruppo Grimaldi. Il timore è che, dato il core business del nuovo azionista, il terminal possa rinunciare o comunque ridimensionare la propria vocazione al traffico container (ancorché prevista dal Piano regolatore portuale) in favore di traffici ro-ro e automotive e con ciò impattare su indotto e occupazione. Gli operatori portuali livornesi raggruppati intorno a Neri, richiamano il Piano Regolatore Portuale e, preoccupati dal fatto che, al momento del subentro, l'Adsp non abbia provveduto alla formale verifica della "incidenza della modificazione della compagine societaria sull'attuazione del programma degli investimenti e delle attività presentate dal concessionario, nonché sul relativo piano economico-finanziario" (secondo il regolamento concessioni del 2022 in mancanza di tale verifica entro 30 giorni dalla comunicazione dell'operazione l'autorizzazione al subentro è automatica), avrebbero voluto che l'ente mettesse nero su bianco il destino containeristico del terminal almeno nella documentazione acclusa al bilancio di previsione del 2025, cosa che parrebbe (il documento non è ancora stato pubblicato dall'ente) non essere avvenuta. Preoccupazione comprensibile, dato che cinque anni fa il dettato del Prp non impedì all'Adsp di sposare la volontà del terminal Lorenzini di passare da una preminenza di multipurpose a una di container né bastò a Tdt, che impugnò quegli atti, e a Cilp, che contestava il contestuale rinnovo concessorio alla società partecipata da Msc, per vincere i rispettivi ricorsi in Tribunale. Iniziative per un cambio di destinazione, tuttavia, al momento non risultano avviate da Tdt ed Emanuele Grimaldi in prima persona ha più volte rassicurato di voler preservare la vocazione containeristica del terminal, pur non rinunciando allo sviluppo di altri business. Nondimeno la tensione è montata e la settimana prossima toccherà al Prefetto provare a spegnerla. 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 Convocati sindaco, Adsp, associazioni, sindacati e operatori protagonisti del caso Tdt di REDAZIONE SHIPPING ITALY Potrebbe trovare una composizione lunedì prossimo "il caso TDT a Livorno" Dal quotidiano locale Il Tirreno si apprende infatti della convocazione, da parte del Prefetto Giancarlo Dionisi, di un incontro cui sarebbero stati invitati "oltre agli operatori portuali, anche il sindaco Luca Salvetti, il presidente dell'Autorità di sistema portuale Luciano Guerrieri, associazioni come Confindustria (con il presidente territoriale Piero Neri, parte attiva in questa vicenda) e i rappresentanti delle sigle sindacali". Al centro della vertenza la preoccupazione del cluster portuale livornese - in primis proprio della Cilp di Neri - riguardo il futuro di Terminal Darsena Toscana a seguito del suo passaggio al gruppo Grimaldi. Il timore è che, dato il core business del nuovo azionista, il terminal possa rinunciare o comunque ridimensionare la propria vocazione al traffico container (ancorché prevista dal Piano regolatore portuale) in favore di traffici ro-ro e automotive e con ciò impattare su indotto e occupazione. Gli operatori portuali livornesi raggruppati intorno a Neri, richiamano il Piano Regolatore Portuale e, preoccupati dal fatto che, al momento del subentro, l'Adsp non abbia provveduto alla formale verifica della "incidenza della modificazione della compagine societaria sull'attuazione del programma degli investimenti e delle attività presentate dal concessionario, nonché sul relativo piano economico-finanziario" (secondo il regolamento concessioni del 2022 in mancanza di tale verifica entro 30 giorni dalla comunicazione dell'operazione l'autorizzazione al subentro è automatica), avrebbero voluto che l'ente mettesse nero su bianco il destino containeristico del terminal almeno nella documentazione acclusa al bilancio di previsione del 2025, cosa che parrebbe (il documento non è ancora stato pubblicato dall'ente) non essere avvenuta. Preoccupazione comprensibile, dato che cinque anni fa il dettato del Prp non impedì all'Adsp di sposare la volontà del terminal Lorenzini di passare da una

Livorno, lunedì il prefetto convoca tutti i litiganti sul caso Tdt

Alla riunione su container e auto, il presidente dell'Adsp Guerrieri, il sindaco Salvetti, l'armatore Grimaldi, gli operatori portuali Neri in testa **Livorno** - La riunione per calmare le acque che agitano il **porto** di **Livorno** attorno al terminal Tdt, con uno scontro fra traffico container e traffico auto, è fissata per lunedì prossimo. Tutti convocati - scrive Il Tirreno - dal prefetto per cercare di chiarire la situazione una volta per tutte: Emanuele Grimaldi da una parte e dall'altra gli operatori livornesi (a partire da Piero Neri, presidente di Confindustria **Livorno** e Massa Carrara, fra i più agguerriti fautori della necessità di mettere un tetto alle auto movimentate nel terminal, che proprio in seguito allo scontro è uscito da Confitarma per aderire ad Assarmatori-Confcommercio), in mezzo il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Luciano Guerrieri , e il sindaco, Luca Salvetti La rottura si era palesata con una prima puntata lo scorso giugno dopo che a gennaio il gruppo Grimaldi aveva acquisito Tdt, il Terminal Darsena Toscana . Con l'arrivo di Grimaldi, le banchine del terminal si riempiono di auto nuove trasportate con i ro-ro, mentre calano i traffici di container in seguito alla crisi del Mar Rosso. Gli operatori portuali insorgono chiedendo l'intervento dell'Adsp, perché temono un cambiamento della destinazione delle aree che limiti gli spazi per i container. Grimaldi respinge le accuse, spiega che anche il Tdt è stato colpito dal calo di traffico container a causa degli Houthi e le auto hanno supplito. Rassicura che non c'è alcuna intenzione di ridimensionare il traffico container. Ma gli animi non si placano, a novembre va in onda il secondo atto. Quasi tutte le associazioni del cluster portuale livornese (ma seguono distinguo e sconfessioni) sottoscrivono una lettera chiedendo a Guerrieri di garantire che Tdt non ridurrà i contenitori a favore dei ro-ro impegnati soprattutto nei traffici di auto nuove, di mettere loro un tetto. Anche questa volta Emanuele Grimaldi replica e in un'intervista a Shipmag ripete che l'attività più importante "e fondamentale" del terminal resta il container, tanto che c'è un nuovo traffico in arrivo, 30 mila contenitori di Hapag Lloyd . Parla di un "malinteso" e dice che gli piacerebbe incontrare tutti gli operatori livornesi per un chiarimento. I malintesi intanto vanno a toccare pure Comune e Adsp, visto che l'incontro chiarificatore secondo Negri si sarebbe dovuto svolgere in Comune, mentre il tema è di stretta competenza dell'Adsp. Ma secondo Negri l'Adsp è insensibile alle richieste delle associazioni imprenditoriali livornesi. Ovviamente il presidente Guerrieri non prende la cosa con filosofia. Sullo sfondo le manovre in vista della scadenza (a marzo) del mandato del presidente. Anche se Guerrieri è al suo primo giro Adesso la mediazione la farà il prefetto, con l'obiettivo di ristabilire gli equilibri e chiudere lo scontro che divide il **porto** di **Livorno**.



Alla riunione su container e auto, il presidente dell'Adsp Guerrieri, il sindaco Salvetti, l'armatore Grimaldi, gli operatori portuali Neri in testa Livorno - La riunione per calmare le acque che agitano il porto di Livorno attorno al terminal Tdt, con uno scontro fra traffico container e traffico auto, è fissata per lunedì prossimo. Tutti convocati - scrive Il Tirreno - dal prefetto per cercare di chiarire la situazione una volta per tutte: Emanuele Grimaldi da una parte e dall'altra gli operatori livornesi (a partire da Piero Neri, presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara, fra i più agguerriti fautori della necessità di mettere un tetto alle auto movimentate nel terminal, che proprio in seguito allo scontro è uscito da Confitarma per aderire ad Assarmatori-Confcommercio), in mezzo il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Luciano Guerrieri , e il sindaco, Luca Salvetti La rottura si era palesata con una prima puntata lo scorso giugno dopo che a gennaio il gruppo Grimaldi aveva acquisito Tdt, il Terminal Darsena Toscana . Con l'arrivo di Grimaldi, le banchine del terminal si riempiono di auto nuove trasportate con i ro-ro, mentre calano i traffici di container in seguito alla crisi del Mar Rosso. Gli operatori portuali insorgono chiedendo l'intervento dell'Adsp, perché temono un cambiamento della destinazione delle aree che limiti gli spazi per i container. Grimaldi respinge le accuse, spiega che anche il Tdt è stato colpito dal calo di traffico container a causa degli Houthi e le auto hanno supplito. Rassicura che non c'è alcuna intenzione di ridimensionare il traffico container. Ma gli animi non si placano, a novembre va in onda il secondo atto. Quasi tutte le associazioni del cluster portuale livornese (ma seguono distinguo e sconfessioni) sottoscrivono una lettera chiedendo a Guerrieri di garantire che Tdt non ridurrà i contenitori a favore dei ro-ro impegnati soprattutto nei traffici di auto nuove, di mettere loro un tetto. Anche questa volta Emanuele Grimaldi replica e in un'intervista a Shipmag ripete che l'attività più importante "e fondamentale" del terminal resta il container, tanto che c'è un nuovo traffico in

Shipping Italy

Salerno

Nuova istanza di concessione e traffici in crescita del 7% per Salerno Container Terminal

Porti Richiesto alla port authority campana il prolungamento e l'allineamento del titolo anche ai 15.000 mq già utilizzati e rilevati due anni fa da Amoruso Giuseppe Spa di Nicola Capuzzo Salerno Container Terminal si prepara ad allineare temporalmente alla propria concessione 'principale' anche l'area acquisita due anni fa dalla Amoruso Giuseppe Spa. Un avviso pubblicato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale ha reso nota infatti la procedura a evidenza pubblica con cui Salerno Container Terminal ha presentato un'istanza di concessione avente per oggetto "l'utilizzo di un'area d.m. ubicata nel porto di Salerno, al Molo Trapezio, di complessivi mq. 15.325,00 da destinare ad ampliamento terminal contenitori per lo svolgimento di operazioni portuali ex art.16 L.n.84/94, il tutto in ampliamento all'atto di concessione pluriennale n. 29/2022 vigente sino al 31.12.2039 rilasciato ai sensi dell'art. 18 L. n. 84/94". In pratica si tratta di un'area già da due anni rilevata e utilizzata (attualmente occupata da gru Rtg), per la quale è stata chiesta una concessione di 15 anni. Come sempre avviene in questi casi l'Adsp campana ha posto un termine ultimo per la ricezione di eventuali domande concorrenti e/o osservazioni da recapitare "entro il termine perentorio delle h.12.00 del 45simo giorno successivo alla pubblicazione in G.U.R.I.", ovvero dal 12 dicembre. Agostino Gallozzi, che guarda con interesse alla possibilità di espandere ulteriormente il proprio business anche su altre aree esterne al porto, ha organizzato per il Salerno Container Terminal un cocktail prenatalizio a **Genova**, presso un elegante palazzo del centro storico in Piazza Campetto, al quale hanno partecipato clienti e partner dell'azienda. Fra i presenti non sono passati inosservati i rappresentanti di compagnie di navigazione, di agenzia marittime, i partner di Contship Italia e molti spedizionieri. Durante il suo breve discorso Gallozzi ha sottolineato i risultati ottenuti dal terminal negli anni e l'evoluzione del business nell'ultimo mezzo secolo. Per Salerno Container Terminal, ad esempio, due tappi particolarmente importanti furono la prima nave portacontainer di Contship approdata nel 1977, così come la prima portacontainer di Uasc con una linea per gli Stati Uniti arrivata nel 1991. Salerno Container Terminal nel 2024 chiuderà con una movimentazione di container in crescita del 7% rispetto 345.441 Teu del 2023, che a sua volta aveva fatto segnare un +10% rispetto ai 313.864 Teu del 2022. 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 Richiesto alla port authority campana il prolungamento e l'allineamento del titolo anche ai 15.000 mq già utilizzati e rilevati due anni fa da Amoruso Giuseppe Spa di Nicola Capuzzo Salerno Container Terminal si prepara ad allineare temporalmente alla propria concessione 'principale' anche l'area acquisita due anni fa dalla Amoruso Giuseppe Spa. Un avviso pubblicato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale ha reso nota infatti la procedura a evidenza pubblica con cui Salerno Container Terminal ha presentato un'istanza di concessione avente per oggetto "l'utilizzo di un'area d.m. ubicata nel porto di Salerno, al Molo Trapezio, di complessivi mq. 15.325,00 da destinare ad ampliamento terminal contenitori per lo svolgimento di operazioni portuali ex art.16 L.n.84/94, il tutto in ampliamento all'atto di concessione pluriennale n. 29/2022 vigente sino al 31.12.2039 rilasciato ai sensi dell'art. 18 L. n. 84/94". In pratica si tratta di un'area già da due anni rilevata e utilizzata (attualmente occupata da gru Rtg), per la quale è stata chiesta una concessione di 15 anni. Come sempre avviene in questi casi l'Adsp campana ha posto un termine ultimo per la ricezione di eventuali domande concorrenti e/o osservazioni da recapitare "entro il termine perentorio delle h.12.00 del 45simo giorno successivo alla pubblicazione in G.U.R.I.", ovvero dal 12 dicembre. Agostino Gallozzi, che guarda con interesse alla possibilità di espandere ulteriormente il proprio business anche su altre aree esterne al porto, ha organizzato per il Salerno Container Terminal un cocktail prenatalizio a **Genova**, presso un elegante palazzo del centro storico in Piazza Campetto, al quale hanno partecipato clienti e partner dell'azienda. Fra i presenti non sono passati inosservati i rappresentanti di compagnie di navigazione, di agenzia marittime, i partner di Contship Italia e molti spedizionieri. Durante il suo breve discorso Gallozzi ha sottolineato i risultati ottenuti dal terminal negli anni e l'evoluzione del

Pesca abusiva nel porto di Bari: scatta sanzione di mille euro, sequestrato un chilo di 'taratuffi'

L'operazione della Guardia costiera nella giornata di giovedì: l'uomo stava operando in una zona in cui l'attività non è consentita, prelevando una specie per cui vige il divieto di pesca. Sanzione di mille euro, autorespiratore e un chilo di 'taratuffi di mare' sequestrati. È il bilancio di un'attività di controllo contro la pesca abusiva messa in campo dalla Guardia costiera nel porto di Bari. Nella mattinata di giovedì, 12 dicembre, personale militare della motovedetta CP 262, ha sottoposto a controllo una piccola unità presente all'interno del porto di Bari con a bordo una persona. Durante le verifiche, si è constatata la probabile presenza in prossimità dell'unità di un pescatore subacqueo immerso ed intento a svolgere attività di pesca in apnea. Accertata la presenza del sub in immersione, confermata anche dalla persona a bordo dell'unità soggetta a controllo, il personale della Guardia Costiera di Bari ha quindi proceduto al sequestro dell'autorespiratore (bibombola) e di 1 kg di molluschi noti come 'taratuffi di mare': per il trasgressore è scattata una sanzione amministrativa di 1000 euro. Le sanzioni sono scattate "in ragione dell'attività di pesca svolta dal pescatore subacqueo non professionale effettuata in una zona portuale in cui la pesca risulta essere vietata, con attrezzature non consentite ma soprattutto per aver pescato una specie di molluschi per cui è vietata la pesca, la commercializzazione e la somministrazione".



AdSP Gioia Tauro, il Tribunale di Palmi archivia procedimento penale

In ordine alle denunce per abuso in atti di ufficio, la Procura della Repubblica di Palmi - dopo uno studio complessivo ed approfondito degli atti - aveva concluso per la "assoluta infondatezza della notizia di reato e incontrovertibilmente indimostrate circostanze di accusa, tutte incentrate sulle dichiarazioni di responsabilità fondate esclusivamente sui dati oggetto della procedura di mobilità". Sotto il profilo procedurale, si sottolinea come lo stesso Ministero dell'Interno avesse formalizzato la richiesta di impiego, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'avesse giudicata perfettamente legittima e l'ANAC - anch'essa compulsata dalla denunciante - si fosse dichiarata incompetente ad esprimersi sulla materia. E il Gip del Tribunale di Palmi, rigettando l'opposizione della denunciante, ha definitivamente giudicato perfettamente legittimo e cristallino l'operato dell'Autorità di Sistema Portuale nella fattispecie. In ordine di tempo, si tratta del secondo decreto di archiviazione definitiva sulle reiterate denunce della dipendente dell'Ente, nel mentre si attende l'esito di una terza denuncia avvenuta nei confronti del presidente e del segretario generale dell'AdSP, anch'essa giudicata irrilevante dalla Procura della Repubblica di Palmi e discussa in Camera di Consiglio lo scorso 26 novembre 2024.



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro lavora per l'ex art. 17/5

Andrea Agostinelli GIOIA TAURO - Si è aggiunto un altro positivo passo in direzione della costituzione dell'impresa portuale ex art. 17 - comma 5 - legge 84/94. Nei locali dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, si è riunita la commissione consultiva locale, prevista dall'art. 15 della legge 84/94 con funzioni consultive in materia di lavoro portuale del presidente dell'Ente, con all'ordine del giorno diverse tematiche portuali. Tra queste, l'illustrazione della situazione che si è creata al termine di una lunga serie di riunioni con i Terminalisti e le imprese portuali ex art 16, tenute al fine di costituire l'impresa ex art. 17. Nel contempo, nel corso della riunione il presidente **Andrea Agostinelli** ha descritto gli emendamenti, attualmente in discussione in seno al Parlamento, che consentiranno la proroga della vigenza dell'Agenzia di somministrazione di lavoro portuale, nelle cui liste sono attualmente iscritti 50 lavoratori, in attesa che possano essere assunti dall'impresa ex art. 17. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha, altresì, illustrato le ragioni relative alla opportunità di costituire l'impresa ex. art. 17 e le norme della bozza del regolamento di gestione dell'Impresa, che fornirà manodopera portuale nei casi di picchi di lavoro. Alla riunione hanno preso parte il presidente **Andrea Agostinelli**, accompagnato dal segretario generale, Pasquale Faraone, e dall'avvocato Lavinia Strangi, responsabile del Settore Legale dell'Ente. Per le organizzazioni sindacali, hanno partecipato Vincenzo Malvaso del SUL e Carlo Cedro e Domenico Laganà per la CGIL. Mentre, Fabio Castellano ha rappresentato la Fan Forwarding Agency Ltd srl e Antonio Bartuni la International Shipping. Nel corso dell'incontro si è svolto un ampio e approfondito confronto che, al termine della riunione, ha visto la commissione, pur manifestando alcune osservazioni e riserve di natura regolamentare, esprimersi a favore delle comunicazioni del presidente **Agostinelli**.



Sentenza a favore dell'AdSp di Gioia Tauro

Redazione

GIOIA TAURO Con la Sentenza n. 770/2024 del 3 Dicembre 2024 pronunciata dal Tribunale Civile di Palmi (dal Giudice Maria Teresa Gentile), si è definito in senso favorevole per l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio il giudizio di merito Registro generale Affari Contenziosi n. 1233/2023 instaurato dall'Ente medesimo contro Corap e Agenzia Entrate Riscossione (ADER). In particolare, il giudizio ha avuto ad oggetto una opposizione all'esecuzione -proposta dall'AdSp, rappresentata e difesa dall'Avvocatura distrettuale dello Stato di Reggio Calabria-preannunciata attraverso una cartella esattoriale, notificata all'AdSp da ADER su mandato dell'ente impositore Corap, il 18.9.2023, di importo pari a 1.010.412,88 euro, relativa ad una non meglio precisata Quota Consortile anno 2021. Il Tribunale, con la predetta sentenza, nel rigettare le difese delle parti opposte, ha dichiarato la tardività della costituzione in giudizio di Corap, della relativa produzione documentale, nonché l'infondatezza delle eccezioni formulate tanto in via preliminare (asseriti e inesistenti difetto di notifica della opposizione e difetto di giurisdizione del Giudice Ordinario in favore del Giudice Tributario), quanto nel merito. L'opposizione dell'AdSp è stata, pertanto, definitivamente accolta, e per l'effetto, la cartella opposta è stata dichiarata illegittima e nulla, per mancanza di prova sull'esistenza del credito fatto valere. Con condanna del Corap a rifondere all'AdSp le spese di lite relative, tanto al giudizio cautelare, quanto al giudizio di merito. Infatti, già in corso di causa, era stata accolta, dal medesimo Tribunale, con ordinanza del 3 Luglio 2024, la domanda cautelare avanzata dall'AdSp, di sospensione dell'efficacia esecutiva della cartella.



Il Tribunale Civile di Palmi si esprime favorevole per l'Autorità Portuale di Gioia Tauro

Dic 13, 2024 - Con la Sentenza n. 770/2024 del 3 dicembre 2024 pronunciata dal Tribunale Civile di Palmi nella persona del Giudice dr.ssa Maria Teresa Gentile, si è definito in senso favorevole per l'**Autorità** di Sistema **portuale** dei mari Tirreno meridionale e Ionio il giudizio di merito Registro generale Affari Contenziosi (R.g.A.C.) n. 1233/2023 instaurato dall' Ente medesimo contro Corap e Agenzia Entrate Riscossione (ADER). In particolare, il giudizio ha avuto ad oggetto una opposizione all'esecuzione -proposta dall'AdSP, rappresentata e difesa dall'Avvocatura distrettuale dello Stato di Reggio Calabria- preannunciata attraverso una cartella esattoriale, notificata all'AdSP da ADER su mandato dell'ente impositore Corap, il 18.9.2023, di importo pari ad 1.010.412,88, relativa ad una non meglio precisata "Quota Consortile anno 2021". Il Tribunale, con la predetta sentenza, nel rigettare le difese delle parti opposte, ha dichiarato la tardività della costituzione in giudizio di CORAP, della relativa produzione documentale, nonché l'infondatezza delle eccezioni formulate dal CORAP tanto in via preliminare (asseriti e inesistenti difetto di notifica della opposizione e difetto di giurisdizione del Giudice Ordinario in favore del Giudice Tributario), quanto nel merito. L'opposizione dell'AdSP è stata, pertanto, definitivamente accolta, e per l'effetto, la cartella opposta è stata dichiarata illegittima e nulla, per mancanza di prova sull'esistenza del credito fatto valere. Con condanna del Corap a rifondere all'AdSP le spese di lite relative, tanto al giudizio cautelare, quanto al giudizio di merito. Infatti, già in corso di causa, era stata accolta, dal medesimo Tribunale, con ordinanza del 3 luglio 2024, la domanda cautelare avanzata dall'AdSP, di sospensione dell'efficacia esecutiva della cartella.



(Sito) Ansa**Cagliari****Maxi raccolta di sangue al porto di Cagliari**

Maxi raccolta di sangue questa mattina al **porto** di **Cagliari**. L'iniziativa, che rientra nell'ambito del Progetto DoniAmo dell'ente benefico Renzo Galanello aps, con la collaborazione dell'Avis Provinciale di **Cagliari** ha come obiettivo la sensibilizzazione della comunità civile e militare che opera nello scalo, sull'importanza della donazione del sangue. Coinvolti i dipendenti della sede di **Cagliari** dell'Autorità di Sistema Portuale, il Comando Ovest della Marina Militare, la Direzione Marittima, la Polizia di Frontiera e il Distaccamento cittadino del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco per una campagna di raccolta che, dalle 8 in poi, nell'Unità di raccolta mobile ospitata nel cortile interno dell'AdSP al Molo Dogana. Sono circa 25 (cinque in più della raccolta di giugno scorso) le donazioni programmate: molti anche i nuovi volontari. "Quella di oggi non è l'unica iniziativa sostenuta dall'AdSP nel corso dell'anno - spiega l'Authority - Sono numerose le raccolte ospitate nei porti sardi o, comunque, nelle aree di competenza dell'ente, con lo scopo di supportare le campagne di sensibilizzazione dell'Avis per il raggiungimento dei normali livelli di autosufficienza regionale di sangue. Obiettivo dell'AdSP è far sì che quello della raccolta di sangue diventi un appuntamento semestrale per tutti i porti di Sistema della Sardegna".



Il Nautilus

Cagliari

Seconda giornata per la donazione di sangue al porto di Cagliari

A sei mesi dal primo appuntamento del 14 giugno scorso - che si è tenuto in occasione del ventesimo anno della Giornata mondiale del donatore di sangue - questa mattina, l'AdSP del Mare di Sardegna ha ospitato la seconda raccolta di sangue nel porto di Cagliari. L'iniziativa, che rientra nell'ambito del Progetto DoniAmo dell'Ente benefico Renzo Galanello aps, con la collaborazione dell'Avis Provinciale di Cagliari, che ha messo a disposizione l'autoemoteca, è finalizzata alla sensibilizzazione della comunità civile e militare, operante in ambito portuale e marittimo, sull'importanza della donazione del sangue. Per la giornata odierna, l'Ente ha coinvolto i dipendenti della sede di Cagliari dell'Autorità di Sistema Portuale, il Comando Ovest della Marina Militare, la Direzione Marittima, la Polizia di Frontiera e il Distaccamento cittadino del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco per una massiccia ed efficace campagna di raccolta che, dalle 8.00 e fino alle 12.30, si tiene nell'Unità di raccolta mobile ospitata nel cortile interno dell'AdSP al Molo Dogana. Sono circa 25 (cinque in più della raccolta di giugno) le donazioni programmate, un ottimo risultato considerata una normale giornata di attività di raccolta. Anche in questo caso, dato di tutta rilevanza, la campagna di sensibilizzazione ha fatto sì che alla donazione contribuissero diversi nuovi volontari. Quella di oggi non è l'unica iniziativa sostenuta dall'AdSP nel corso dell'anno. Sono numerose, infatti, le raccolte ospitate nei porti sardi o, comunque, nelle aree di competenza dell'Ente, con lo scopo, appunto, di supportare le campagne di sensibilizzazione dell'Avis per il raggiungimento dei normali livelli di autosufficienza regionale di sangue. Obiettivo dell'AdSP è far sì che quello della raccolta di sangue diventi un appuntamento semestrale per tutti i porti di Sistema della Sardegna.



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Vertenza "C&T Isole Minori", la Federmar Cisl sollecita il prefetto

Si è tenuto un incontro presso la sede aziendale tra la "Caronte & Tourist Isole Minori" e le segreterie regionale e provinciale della FEDERMAR CISAL. I rappresentanti di Caronte & Tourist hanno confermato le ragioni economiche e organizzative che hanno indotto la società ad adottare misure di razionalizzare che non attengono solo l'ambito delle risorse umane. La società ha ribadito che le nuove misure consentono alla Società di risparmiare un milione e mezzo di euro, atteso che la convenzione firmata con il Ministero dei trasporti dev'essere aggiornata in quanto i prezzi risalgono al 2016. La società, pertanto, non è in grado di affrontare i costi derivanti dall'attuale gestione del servizio. La FEDERMAR CISAL e i marittimi -dichiarano Clara Crocè Segretaria Regionale e Sebastiano Previti responsabile provinciale- hanno espresso la propria contrarietà in quanto le misure adottate dalla società penalizzano i marittimi che sono costretti a rimanere a bordo due mesi. Tale meccanismo che impone ai marittimi di smaltire i riposi compensativi dopo lo sbarco, restringe la forza lavoro degli stessi marittimi. La FEDERMAR Cisl ha preannunciato che richiederà al Prefetto di **Messina** la convocazione di un tavolo istituzionale per affrontare quello che a tutti gli effetti riteniamo - concludono Clara Crocè e Sebastiano Previti- LO STATO DI CRISI in cui versa la Caronte & Tourist Isole Minori. Chiederemo al Prefetto la convocazione di un rappresentante del Ministero dei Trasporti e l'Assessore alla Mobilità ed Infrastrutture della Regione Sicilia On.le Aricò.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, il geologo Bruno Copat rilancia la "beffa della zona Falcata": tutte le anomalie sul nuovo studio di bonifica

Messina, presentato ieri l'iter tecnico amministrativo del piano di caratterizzazione dell'area Falcata. Il geologo Bruno Copat spiega perchè "si tratta di una grande beffa" Ieri, giovedì 12 luglio 2022, in una conferenza stampa presso la sede l'**Autorità portuale** di Messina, è stato presentato l'iter tecnico amministrativo del piano di caratterizzazione dell'area Falcata. Oggi, ai microfoni di StrettoWeb, il noto geologo Bruno Copat - che a Febbraio aveva già illustrato - ribadisce come "ovviamente siamo abituati a sprecare finanziamenti ed opportunità e alla inefficienza della classe politica e tecnica della città di Messina. Nessuno si è accorto che esisteva, già un piano di caratterizzazione nella stessa area, approvato dagli organi competenti, compresa l'ARPA a conclusione del quale, con la successiva progettazione di quattro lotti, aveva già ottenuto un primo finanziamento per la bonifica dell'area con il primo lotto approvato e messo in gara nell'anno 2006. La gara per la il piano di caratterizzazione e della conseguente progettazione della bonifica fu affidata per gara alla società Coopprogetti di Gubbio, dal Comune di Messina attraverso l'ufficio Grandi Opere e Infrastrutture Strategiche, dell'Ufficio Programmi Complessi e del PRUSST 2000 ". " E' veramente singolare - evidenzia ancora Copat - che l'amministrazione produca un doppione di un piano di caratterizzazione già effettuato, approvato, certificato. Mettendo a confronto le aree investigate dall'**autorità portuale** (Fig. 1) e quelle del progetto Coopprogetti (Fig. 2) si nota come esse siano sovrapponibili con qualche esigua variazione ". " Inoltre - dice ancora Copat - i tassi di inquinamento del sito confermano quanto già monitorato dal piano di caratterizzazione della Coopprogetti, e certificati dall'ARPA. Vi è comunque una sostanziale difformità assai preoccupante sulla situazione idrogeologica del sito. Infatti nel piano Coopprogetti, viene certificata la presenza di una falda di acqua dolce in risalita (Fig. 3) confermata dalle analisi in contraddittorio con l'Arpa (Fig.5), mentre nella relazione prodotta dall'**Autorità Portuale** non vi è traccia di questa singolare situazione, secondo le loro ricerche si tratta solo di acqua piovana in sospensione ": " In definitiva, non risulta necessario tenere in considerazione la protezione della risorsa idrica in fase di analisi di rischio, in quanto non si tratta di una vera e propria risorsa idrica da proteggere, né da sfruttare" (Fig.4).



Messina, presentato ieri l'iter tecnico amministrativo del piano di caratterizzazione dell'area Falcata. Il geologo Bruno Copat spiega perchè "si tratta di una grande beffa" Ieri, giovedì 12 luglio 2022, in una conferenza stampa presso la sede l'Autorità portuale di Messina, è stato presentato l'iter tecnico amministrativo del piano di caratterizzazione dell'area Falcata. Oggi, ai microfoni di StrettoWeb, il noto geologo Bruno Copat - che a Febbraio aveva già illustrato - ribadisce come "ovviamente siamo abituati a sprecare finanziamenti ed opportunità e alla inefficienza della classe politica e tecnica della città di Messina. Nessuno si è accorto che esisteva, già un piano di caratterizzazione nella stessa area, approvato dagli organi competenti, compresa l'ARPA a conclusione del quale, con la successiva progettazione di quattro lotti, aveva già ottenuto un primo finanziamento per la bonifica dell'area con il primo lotto approvato e messo in gara nell'anno 2006. La gara per la il piano di caratterizzazione e della conseguente progettazione della bonifica fu affidata per gara alla società Coopprogetti di Gubbio, dal Comune di Messina attraverso l'ufficio Grandi Opere e Infrastrutture Strategiche, dell'Ufficio Programmi Complessi e del PRUSST 2000 ". " E' veramente singolare - evidenzia ancora Copat - che l'amministrazione produca un doppione di un piano di caratterizzazione già effettuato, approvato, certificato. Mettendo a confronto le aree investigate dall'autorità portuale (Fig. 1) e quelle del progetto Coopprogetti (Fig. 2) si nota come esse siano sovrapponibili con qualche esigua variazione ". " Inoltre - dice ancora Copat - i tassi di inquinamento del sito confermano quanto già monitorato dal piano di caratterizzazione della Coopprogetti e certificati dall'ARPA -

La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

In porto la "formula Palermo"

Nella foto: Il presidente Monti alla presentazione del rapporto. **PALERMO** - La "formula **Palermo**": questa in sintesi la sfida del recupero sociale delle comunità portuali, superando quindi lo schema del recupero a uso urbano, spesso nella formula di parchi di divertimento, che ha caratterizzato molti interventi attuati in altre città portuali europee. Il **Palermo** Marina Yachting, un anno dopo, è parte integrante della città; il lavoro è stato radicale. Sull'area dell'ex molo Trapezoidale sono stati: demoliti 30.000 metri cubi di edifici fatiscenti; effettuati, caso di fatto unico nel panorama portuale italiano, dragaggi per oltre 30 milioni consentendo per la prima volta l'ingresso in **porto** delle grandi navi da crociera; abbattute due gru inutilizzate da decenni e 29 silos, per altro ripagando l'operazione attraverso la vendita dei materiali ferrosi derivati dalla demolizione; 50.000 metri quadri interamente risanati e diventati il "nuovo centro urbano"; 600 milioni investiti, spesi e tradotti in nuove opere nel solo **porto**; Investiti complessivamente 1 miliardo e duecento milioni, considerando anche gli interventi effettuati a Trapani, Termini Imerese, **Porto** Empedocle, Gela e Licata; realizzati un modernissimo terminal crociera e un terminal per aliscafi. Un progetto di rigenerazione urbana e sociale che ha già prodotto: incremento record nel traffico passeggeri da navi da crociera che si avvia a superare quest'anno, in anticipo rispetto alle previsioni, il milione di crocieristi e l'aumento dell'occupazione, Al di là dei numeri, quella compiuta a **Palermo**, e oggetto di un primo consuntivo in occasione del consueto appuntamento "Noi, il Mediterraneo", caratterizza un'operazione di rigenerazione urbana, sociale e inclusiva destinata a segnare una svolta storica nel rapporto **porto**-città in Mediterraneo. "Prima era un sogno, poi si è trasformato in una volontà precisa che è stata compresa dalla comunità: quella di trasferire nella città un nodo integrato, un vero e proprio asset economico, ma anche sociale, inseguendo - ha affermato Pasquale Monti, presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale - una parola d'ordine: riordinare. Creare spazi precisi e percepibili immediatamente per le differenti attività del **porto**, facendo del **porto** stesso una parte integrante della città, in ciò trasformando un'industria complessa in un sistema che fosse, come accaduto, vissuto e avvertito come parte integrante della comunità cittadina". "Oggi a **Palermo** il Waterfront è un luogo polifunzionale - ha spiegato il presidente Monti - dove il lavoro incontra il tempo libero, l'architettura celebra l'ambiente e la tecnologia abbraccia la sostenibilità. È uno spazio vivo, che cresce con la città e la sua comunità. La trasformazione del **porto** di **Palermo** non è solo un progetto infrastrutturale, ma una nuova idea di città: aperta, dinamica e pronta a dialogare con il Mediterraneo e con il mondo.



Nella foto: Il presidente Monti alla presentazione del rapporto. **PALERMO** - La "formula Palermo": questa in sintesi la sfida del recupero sociale delle comunità portuali, superando quindi lo schema del recupero a uso urbano, spesso nella formula di parchi di divertimento, che ha caratterizzato molti interventi attuati in altre città portuali europee. Il **Palermo** Marina Yachting, un anno dopo, è parte integrante della città; il lavoro è stato radicale. Sull'area dell'ex molo Trapezoidale sono stati: demoliti 30.000 metri cubi di edifici fatiscenti; effettuati, caso di fatto unico nel panorama portuale italiano, dragaggi per oltre 30 milioni consentendo per la prima volta l'ingresso in porto delle grandi navi da crociera; abbattute due gru inutilizzate da decenni e 29 silos, per altro ripagando l'operazione attraverso la vendita dei materiali ferrosi derivati dalla demolizione; 50.000 metri quadri interamente risanati e diventati il "nuovo centro urbano"; 600 milioni investiti, spesi e tradotti in nuove opere nel solo porto; Investiti complessivamente 1 miliardo e duecento milioni, considerando anche gli interventi effettuati a Trapani, Termini Imerese, Porto Empedocle, Gela e Licata; realizzati un modernissimo terminal crociera e un terminal per aliscafi. Un progetto di rigenerazione urbana e sociale che ha già prodotto: incremento record nel traffico passeggeri da navi da crociera che si avvia a superare quest'anno, in anticipo rispetto alle previsioni, il milione di crocieristi e l'aumento dell'occupazione, Al di là dei numeri, quella compiuta a Palermo, e oggetto di un primo consuntivo in occasione del consueto appuntamento "Noi, il Mediterraneo...", caratterizza un'operazione di rigenerazione urbana, sociale e inclusiva destinata a segnare una svolta storica nel rapporto porto-città in Mediterraneo. "Prima era un sogno, poi si è trasformato in una volontà precisa che è stata compresa dalla comunità: quella di trasferire nella città un nodo integrato, un vero e proprio asset economico, ma anche sociale, inseguendo - ha affermato Pasquale Monti, presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mare

120 milioni per porto e zona industriale di Termini Imerese

Redazione

TERMINI IMERESE La giunta regionale siciliana ha approvato la riprogrammazione dell'Accordo per la realizzazione di opere strategiche nel porto e nella zona industriale di Termini Imerese, porto ricadente nella giurisdizione dell'AdSp del mare di Sicilia occidentale. L'iniziale accordo di programma stipulato nel 2011 è stato aggiornato su proposta dell'assessore alle Attività produttive, Edy Tamajo, sul piano del quadro finanziario per un totale complessivo di circa 120 milioni di euro destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali. Termini Imerese, con il suo porto e la sua zona industriale, rappresenta un nodo strategico per lo sviluppo della Sicilia occidentale -sono le parole del presidente della Regione, Renato Schifani. Il governo regionale punta a riqualificare il polo industriale per migliorarne la resa e l'attrattività, riconoscendone il ruolo centrale nel sistema economico regionale. Tra gli interventi previsti, la realizzazione del collegamento stradale tra il porto e la Statale 113. Accogliendo le istanze del Comune di Termini Imerese si conferma l'impegno e la volontà del governo a favore di un piano di opere di fondamentale importanza spiega Tamajo. Il collegamento stradale è un'infrastruttura cruciale, da molti anni attesa dalla cittadinanza. Questo progetto non solo migliorerà la viabilità e i collegamenti, ma darà un impulso significativo all'economia locale, attirando investimenti e rafforzando la competitività del territorio. Fra gli interventi riprogrammati, ci sono anche il completamento del molo di Termini Imerese, le strade di accesso al porto lato Nord e la realizzazione di un sistema di fibre ottiche. L'accordo è stato sottoscritto da Regione Siciliana, Comune di Termini Imerese, Città metropolitana di Palermo, Irsap, Anas, Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Rfi, Società interporti siciliana e Sosvima.



Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

Pronte le risorse per il rilancio del porto di Termini Imerese

Porti La Regione Siciliana annuncia lo stanziamento di 120 milioni di euro per completamento di banchine e realizzazione di collegamenti stradali di REDAZIONE SHIPPING ITALY Una nota della Regione siciliana ha reso noto il prossimo impegno di ingenti risorse per il rilancio dello scalo di Termini Imerese. "La giunta regionale ha approvato la riprogrammazione dell'Accordo per la realizzazione di opere strategiche nel porto e nella zona industriale di Termini Imerese. L'iniziale accordo di programma stipulato nel 2011 è stato aggiornato su proposta dell'assessore alle Attività produttive, Edy Tamajo, sul piano del quadro finanziario per un totale complessivo di circa 120 milioni di euro destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali" si legge nella comunicazione dell'ente. "Termini Imerese, con il suo porto e la sua zona industriale, rappresenta un nodo strategico per lo sviluppo della Sicilia occidentale" spiega il presidente della Regione, Renato Schifani. "Il governo regionale punta a riqualificare il polo industriale per migliorarne la resa e l'attrattività, riconoscendone il ruolo centrale nel sistema economico regionale". Tra gli interventi previsti, la realizzazione del collegamento stradale tra il porto e la Statale 113. "Accogliendo le istanze del Comune di Termini Imerese si conferma l'impegno e la volontà del governo a favore di un piano di opere di fondamentale importanza" aggiunge Tamajo. Il collegamento stradale è un'infrastruttura cruciale, da molti anni attesa dalla cittadinanza. Questo progetto non solo migliorerà la viabilità e i collegamenti, ma darà un impulso significativo all'economia locale, attirando investimenti e rafforzando la competitività del territorio". Fra gli interventi riprogrammati, ci sono anche il completamento del molo di Termini Imerese, le strade di accesso al porto lato Nord e la realizzazione di un sistema di fibre ottiche. L'accordo è stato sottoscritto da Regione Siciliana, Comune di Termini Imerese, Città metropolitana di Palermo, Irsap, Anas, Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Rfi, Società Interporti siciliana e Sosvima. 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 La Regione Siciliana annuncia lo stanziamento di 120 milioni di euro per completamento di banchine e realizzazione di collegamenti stradali di REDAZIONE SHIPPING ITALY Una nota della Regione siciliana ha reso noto il prossimo impegno di ingenti risorse per il rilancio dello scalo di Termini Imerese. "La giunta regionale ha approvato la riprogrammazione dell'Accordo per la realizzazione di opere strategiche nel porto e nella zona industriale di Termini Imerese. L'iniziale accordo di programma stipulato nel 2011 è stato aggiornato su proposta dell'assessore alle Attività produttive, Edy Tamajo, sul piano del quadro finanziario per un totale complessivo di circa 120 milioni di euro destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali" si legge nella comunicazione dell'ente. "Termini Imerese, con il suo porto e la sua zona industriale, rappresenta un nodo strategico per lo sviluppo della Sicilia occidentale" spiega il presidente della Regione, Renato Schifani. "Il governo regionale punta a riqualificare il polo industriale per migliorarne la resa e l'attrattività, riconoscendone il ruolo centrale nel sistema economico regionale". Tra gli interventi previsti, la realizzazione del collegamento stradale tra il porto e la Statale 113. "Accogliendo le istanze del Comune di Termini Imerese si conferma l'impegno e la volontà del governo a favore di un piano di opere di fondamentale importanza" aggiunge Tamajo. Il collegamento stradale è un'infrastruttura cruciale, da molti anni attesa dalla cittadinanza. Questo progetto non solo migliorerà la viabilità e i collegamenti, ma darà un impulso significativo all'economia locale, attirando investimenti e rafforzando la competitività del territorio". Fra gli interventi riprogrammati, ci sono anche il completamento del molo di Termini Imerese, le strade di accesso al porto lato Nord e la realizzazione di un sistema di fibre ottiche. L'accordo è stato sottoscritto da Regione Siciliana, Comune di Termini Imerese, Città metropolitana di Palermo, Irsap, Anas, Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Rfi, Società Interporti siciliana e Sosvima. 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.

Informare

Focus

Report della Zero Emission Port Alliance sulla futura domanda di elettricità nei porti

Sottolineata l'importanza di potenziare le infrastrutture elettriche portuali. I terminalisti portuali si stanno dotando di un considerevole numero di mezzi di movimentazione dei carichi ad alimentazione elettrica che sostituiscono veicoli e attrezzature alimentate con combustibili fossili e, se i **porti** non riusciranno a soddisfare la conseguente crescente domanda di energia elettrica, in futuro si potrebbero verificare inefficienze dell'operatività dei terminal e, quindi, un rallentamento dei traffici portuali. Lo evidenziano tre rapporti presentati oggi dalla Zero Emission Port Alliance (ZEPA), l'iniziativa creata nel 2023 da terminal operator, **porti** e produttori di mezzi portuali, che sono incentrati sulla prevista domanda di attrezzature e veicoli portuali elettrici nel periodo 2025-2035, sugli standard relativi ai mezzi portuali elettrici e sul potenziamento delle infrastrutture energetiche nei **porti**. I rapporti evidenziano che la domanda di mezzi portuali elettrici dovrebbe accelerare rapidamente nei prossimi anni, con i soli terminal operator che aderiscono alla ZEPA e che attualmente rappresentano il 15% del mercato mondiale che entro il 2035 acquireranno quasi esclusivamente mezzi a batteria alimentati elettricamente. In particolare, si prevede che tra il 2031 e il 2035 oltre il 94% degli acquisti di nuovi mezzi portuali da parte dei terminal della ZEPA sarà costituito da mezzi elettrici rispetto al 76% tra il 2025 e il 2030. Secondo la ZEPA, questo trend sottolinea l'urgenza che i produttori di mezzi portuali allineino i loro portafogli alla crescente domanda di questi prodotti. Inoltre, si rileva che, se l'attuale divario di costo tra i mezzi portuali elettrici e quelli diesel si azzererà entro il 2035, le future vendite di mezzi elettrici saranno ancora più elevate del previsto, con un'accelerazione del trend di crescita che è corroborata dagli obiettivi di decarbonizzazione dei terminalisti portuali e dall'introduzione delle nuove norme e politiche per la decarbonizzazione. Un impulso all'accelerazione dell'adozione di mezzi portuali ad alimentazione elettrica potrebbe essere imposto anche dalla standardizzazione nel mercato dei mezzi elettrici, la cui mancanza ha sinora rappresentato un ostacolo alla loro diffusione che ha determinato inefficienze, costi più elevati e una limitata interoperabilità. A tal fine, il secondo rapporto presentato oggi dalla ZEPA propone undici standard volontari incentrati sui trattori portuali e sulle straddle carrier in quanto i primi mezzi sono i veicoli portuali che producono la maggior quota di emissioni, e quindi la loro elettrificazione determinerà un maggiore impatto sulla decarbonizzazione, mentre le gru a cavaliere elettriche presentano la maggior differenza di costo rispetto alle straddle carrier diesel e sono più difficili da elettrificare. Il terzo rapporto si incentra invece sul potenziamento dell'infrastruttura elettrica portuale che, se carente,



12/13/2024 12:47

Sottolineata l'importanza di potenziare le infrastrutture elettriche portuali. I terminalisti portuali si stanno dotando di un considerevole numero di mezzi di movimentazione dei carichi ad alimentazione elettrica che sostituiscono veicoli e attrezzature alimentate con combustibili fossili e, se i porti non riusciranno a soddisfare la conseguente crescente domanda di energia elettrica, in futuro si potrebbero verificare inefficienze dell'operatività del terminal e, quindi, un rallentamento dei traffici portuali. Lo evidenziano tre rapporti presentati oggi dalla Zero Emission Port Alliance (ZEPA), l'iniziativa creata nel 2023 da terminal operator, porti e produttori di mezzi portuali, che sono incentrati sulla prevista domanda di attrezzature e veicoli portuali elettrici nel periodo 2025-2035, sugli standard relativi ai mezzi portuali elettrici e sul potenziamento delle infrastrutture energetiche nei porti. I rapporti evidenziano che la domanda di mezzi portuali elettrici dovrebbe accelerare rapidamente nei prossimi anni, con i soli terminal operator che aderiscono alla ZEPA e che attualmente rappresentano il 15% del mercato mondiale che entro il 2035 acquireranno quasi esclusivamente mezzi a batteria alimentati elettricamente. In particolare, si prevede che tra il 2031 e il 2035 oltre il 94% degli acquisti di nuovi mezzi portuali da parte dei terminal della ZEPA sarà costituito da mezzi elettrici rispetto al 76% tra il 2025 e il 2030. Secondo la ZEPA, questo trend sottolinea l'urgenza che i produttori di mezzi portuali allineino i loro portafogli alla crescente domanda di questi prodotti. Inoltre, si rileva che, se l'attuale divario di costo tra i mezzi portuali elettrici e quelli diesel si azzererà entro il 2035, le future vendite di mezzi elettrici saranno ancora più elevate del previsto, con un'accelerazione del trend di crescita che è corroborata dagli obiettivi di decarbonizzazione dei terminalisti portuali e dall'introduzione delle nuove norme e politiche per la decarbonizzazione. Un impulso all'accelerazione dell'adozione di

Informare

Focus

potrebbe determinare colli di bottiglia nel traffico dei container attraverso gli scali portuali e raccomanda che autorità portuali, operatori portuali e operatori della rete elettrica collaborino strettamente affinché possa essere soddisfatta la domanda di elettricità nei porti, valutando anche strategie per evitare picchi di domanda e permettere una gestione flessibile dei carichi elettrici, con l'obiettivo di massimizzare l'utilizzo della capacità della rete elettrica esistente e di assicurare un'efficiente decarbonizzazione del porto. Attualmente a ZEPA hanno aderito APM Terminals, CATL, DP World, InductEV, Kempower, Patrick Terminals, Rocsys, Sany, SSA Marine, ZPMC e i porti di Aarhus e di Rotterdam.

Informatore Navale

Focus

"Lady Pink Cecilia" Contship Italia svela una nuova locomotiva, con una livrea speciale dedicata alla sua storica Presidente

Presentata la nuova locomotiva dal design dedicato che celebra la straordinaria carriera di Cecilia Eckelmann Battistello Contship Italia rende omaggio alla Presidente Battistello con una locomotiva TRAXX 494 551 RAILPOOL. Melzo, 13 dicembre 2024 - La speciale livrea commemora la vita e la carriera della Battistello, sottolineando il suo impatto significativo nella logistica e nello shipping. La Lady Pink Cecilia è stata svelata alla presenza degli azionisti di Eurokai e nello specifico Thomas, Tom e Katja Eckelmann l'11 dicembre dal CEO di Contship Italia Matthieu Gasselini e da Nora Rossi - Direttore Generale di Oceanogate. Un omaggio a una donna visionaria e determinata, con una carriera straordinaria: "Nella vita ci vuole colore", aveva commentato Cecilia quando nel 1992 finì sulle pagine del Times per aver dipinto una nave interamente di rosa, una tonalità accesa e decisamente inusuale per il settore, una tinta che esprime al tempo stesso carisma e femminilità; la stessa che l'imprenditrice emanava in un mondo prettamente maschile. Il rosa della nave Contship Germany non è solo un colore: rappresenta un messaggio potente di innovazione, leadership femminile e cambiamento culturale nel mondo dello shipping. Oggi quella stessa tonalità caratterizza non più le navi container, ma le locomotive, gru e camion del Gruppo Contship. La livrea, in cui il tradizionale rosa è accompagnato da altre tinte pop, ritrae proprio quella nave rosa, la Contship Germany - forse la nave cargo container più celebre al mondo - e, sullo sfondo, lo sguardo di una giovane Cecilia. I successi del passato del Gruppo, costruiti con passione e visione, continuano a ispirare ogni giorno, le persone Contship. "La Lady Pink Cecilia non è solo una locomotiva: è un simbolo di sogni, determinazione e un'eredità che attraversa l'Italia, servendo con orgoglio i nostri clienti" ha dichiarato Matthieu Gasselini. "Se la vedrete sfrecciare tra Genova, La Spezia, Padova, Milano, Trieste o Napoli - ha proseguito - fermatevi un istante e lasciatevi ispirare. Non è un semplice mezzo di trasporto, ma il cuore pulsante di una storia che continua a viaggiare verso il futuro". Con la locomotiva TRAXX 494 551, Oceanogate Italia dimostra ancora una volta l'impegno nel rinnovare il proprio parco macchine. La locomotiva celebrativa 494 551 di proprietà RAILPOOL è entrata da pochi mesi a far parte della flotta Oceanogate, ampliando quindi il numero di veicoli base del contratto di leasing con RAILPOOL ad un totale di 7 locomotive TRAXX e rafforzando ulteriormente la partnership tra le due aziende.



Presentata la nuova locomotiva dal design dedicato che celebra la straordinaria carriera di Cecilia Eckelmann Battistello Contship Italia rende omaggio alla Presidente Battistello con una locomotiva TRAXX 494 551 RAILPOOL. Melzo, 13 dicembre 2024 - La speciale livrea commemora la vita e la carriera della Battistello, sottolineando il suo impatto significativo nella logistica e nello shipping. La Lady Pink Cecilia è stata svelata alla presenza degli azionisti di Eurokai e nello specifico Thomas, Tom e Katja Eckelmann l'11 dicembre dal CEO di Contship Italia Matthieu Gasselini e da Nora Rossi - Direttore Generale di Oceanogate. Un omaggio a una donna visionaria e determinata, con una carriera straordinaria. "Nella vita ci vuole colore", aveva commentato Cecilia quando nel 1992 finì sulle pagine del Times per aver dipinto una nave interamente di rosa, una tonalità accesa e decisamente inusuale per il settore, una tinta che esprime al tempo stesso carisma e femminilità; la stessa che l'imprenditrice emanava in un mondo prettamente maschile. Il rosa della nave Contship Germany non è solo un colore: rappresenta un messaggio potente di innovazione, leadership femminile e cambiamento culturale nel mondo dello shipping. Oggi quella stessa tonalità caratterizza non più le navi container, ma le locomotive, gru e camion del Gruppo Contship. La livrea, in cui il tradizionale rosa è accompagnato da altre tinte pop, ritrae proprio quella nave rosa, la Contship Germany - forse la nave cargo container più celebre al mondo - e, sullo sfondo, lo sguardo di una giovane Cecilia. I successi del passato del Gruppo, costruiti con passione e visione, continuano a ispirare ogni giorno, le persone Contship. "La Lady Pink Cecilia non è solo una locomotiva: è un simbolo di sogni, determinazione e un'eredità che attraversa l'Italia, servendo con orgoglio i nostri clienti" ha dichiarato Matthieu Gasselini. "Se la vedrete sfrecciare tra Genova, La Spezia, Padova, Milano, Trieste o Napoli - ha proseguito - fermatevi un istante e lasciatevi ispirare. Non è

Nuovi vertici Confindustria Nautica

ROMA - Confindustria Nautica ha rinnovato i vertici nelle delle nove assemblee di settore: un momento fondamentale della rappresentanza associativa dell'industria nautica e dell'intera filiera da diporto italiana. "Le riunioni delle Assemblee di settore hanno confermato la vivacità e la forza attrattiva della nostra Associazione che ha accresciuto del 5% il numero degli associati" - ha dichiarato Saverio Cecchi, presidente di Confindustria Nautica.

"La partecipazione attiva e la presentazione di numerosi progetti sono un segnale chiaro del coinvolgimento dei nostri associati e una grande ricchezza associativa". "Confindustria Nautica negli anni si è evoluta in una sorta di federazione per tutelare al meglio la rappresentanza dei Soci, valorizzando le rispettive peculiarità nell'ambito dell'interesse collettivo, perseguendo gli scopi statutari di Confindustria" - ha commentato Marina Stella, direttore generale di Confindustria Nautica -. "Gli Organi Direttivi di settore sono linfa per l'intensa attività della struttura in ambito nazionale e internazionale". I presidenti delle nove assemblee di settore - Barbara Amerio, Umberto Capelli, Fabio Planamente, William Breventani, Davide Maurizio Selva, Alessandro

Gianneschi, Roberto Perocchio, Oscar Bellandi, Simone Morelli - entrano a far parte di diritto del Consiglio Generale di Confindustria Nautica per il quadriennio 2025 - 2028. Entrano nei consigli di presidenza di settore: Fincantieri Yachts, Rossinavi, Tankoa Yachts per i superyacht, Italia Yachts per la vela, Volvo Group Italia per i motori, Italian Ship & Yacht Brokers Association per i servizi. Questi i risultati degli eletti per il quadriennio 2025 - 2028 delle nove Assemblee di settore: per il settore 1 (Navi da diporto - oltre i 24 mt.) presidente Barbara Amerio, Permare Srl; Vice Presidente Maurizio Balducci, Overmarine SPA; componenti del consiglio di presidenza assemblea del settore Barbara Amerio (Permare Srl), Maurizio Balducci, Overmarine SPA; Marco Cappeddu (Fincantieri SPA); Vincenzo Poerio (Tankoa Yachts SPA); Federico Rossi (Rossinavi SRL Unipersonale). Per il settore 2 (Natanti e imbarcazioni a motore - entro i 24mt) presidente Umberto Capelli, Cantieri Capelli SRL; componenti del consiglio di presidenza assemblea del settore Umberto Capelli, Cantieri Capelli SRL; Gaetano Fortunato, EOLO Marine SRL; Giancarlo Galeone, LG SRL; Gianguido Girotti, GBI SPA; Salvatore Ranieri, Motonautica F.lli Ranieri SRL; Davide Maurizio Selva, Commerciale Selva SRL. Per il settore 3 (Unità a vela) presidente Fabio Planamente, Cantiere del Pardo SPA; componenti del consiglio di presidenza assemblea del settore Fabio Planamente, Cantiere del Pardo SPA; Susanna Vitulano, Italia Yachts SRL. Per il settore 4 (Unità pneumatiche) presidente William Breventani, Ribitaly SRL; componenti del consiglio di presidenza assemblea del settore William Breventani, Ribitaly SRL; Andrea Gottardi, Joker Boat SRL; Fabrizio Lo Manto, Lomac nautica SRL; Vincenzo Nappo, MV Marine SRL. Per il settore 5 (motori) presidente Carlo Selva, SELVA SPA; componenti del



ROMA - Confindustria Nautica ha rinnovato i vertici nelle delle nove assemblee di settore: un momento fondamentale della rappresentanza associativa dell'industria nautica e dell'intera filiera da diporto italiana. "Le riunioni delle Assemblee di settore hanno confermato la vivacità e la forza attrattiva della nostra Associazione che ha accresciuto del 5% il numero degli associati" - ha dichiarato Saverio Cecchi, presidente di Confindustria Nautica. "La partecipazione attiva e la presentazione di numerosi progetti sono un segnale chiaro del coinvolgimento dei nostri associati e una grande ricchezza associativa". "Confindustria Nautica negli anni si è evoluta in una sorta di federazione per tutelare al meglio la rappresentanza dei Soci, valorizzando le rispettive peculiarità nell'ambito dell'interesse collettivo, perseguendo gli scopi statutari di Confindustria" - ha commentato Marina Stella, direttore generale di Confindustria Nautica -. "Gli Organi Direttivi di settore sono linfa per l'intensa attività della struttura in ambito nazionale e internazionale". I presidenti delle nove assemblee di settore - Barbara Amerio, Umberto Capelli, Fabio Planamente, William Breventani, Davide Maurizio Selva, Alessandro Gianneschi, Roberto Perocchio, Oscar Bellandi, Simone Morelli - entrano a far parte di diritto del Consiglio Generale di Confindustria Nautica per il quadriennio 2025 - 2028. Entrano nei consigli di presidenza di settore: Fincantieri Yachts, Rossinavi, Tankoa Yachts per i superyacht, Italia Yachts per la vela, Volvo Group Italia per i motori, Italian Ship & Yacht Brokers Association per i servizi. Questi i risultati degli eletti per il quadriennio 2025 - 2028 delle nove Assemblee di settore: per il settore 1 (Navi da diporto - oltre i 24 mt.) presidente Barbara Amerio, Permare Srl; Vice Presidente Maurizio Balducci, Overmarine SPA; componenti del consiglio di presidenza assemblea del settore Barbara Amerio (Permare Srl), Maurizio Balducci, Overmarine SPA; Marco Cappeddu (Fincantieri SPA); Vincenzo Poerio (Tankoa Yachts SPA); Federico Rossi (Rossinavi SRL Unipersonale). Per il settore 2 (Natanti e imbarcazioni a motore - entro i 24mt) presidente Umberto Capelli, Cantieri Capelli SRL; componenti del consiglio di presidenza assemblea del settore Umberto Capelli, Cantieri Capelli SRL; Gaetano Fortunato, EOLO Marine SRL; Giancarlo Galeone, LG SRL; Gianguido Girotti, GBI SPA; Salvatore Ranieri, Motonautica F.lli Ranieri SRL; Davide Maurizio Selva, Commerciale Selva SRL. Per il settore 3 (Unità a vela) presidente Fabio Planamente, Cantiere del Pardo SPA; componenti del consiglio di presidenza assemblea del settore Fabio Planamente, Cantiere del Pardo SPA; Susanna Vitulano, Italia Yachts SRL. Per il settore 4 (Unità pneumatiche) presidente William Breventani, Ribitaly SRL; componenti del consiglio di presidenza assemblea del settore William Breventani, Ribitaly SRL; Andrea Gottardi, Joker Boat SRL; Fabrizio Lo Manto, Lomac nautica SRL; Vincenzo Nappo, MV Marine SRL. Per il settore 5 (motori) presidente Carlo Selva, SELVA SPA; componenti del

La Gazzetta Marittima

Focus

consiglio di presidenza assemblea del settore Alessandro Conti, Brunswick Marine in Italia SPA; Andrea Piccione, Volvo Group Italia SPA; Francesco Pichelli, Honda Motor Europe LTD; Carlo Selva, SELVA SPA. Per il settore 6 (Accessori) presidente Alessandro Gianneschi, GIANNESCHI PUMPS & B. SRL; componenti del consiglio di presidenza assemblea del settore Marco Donà, IN.CO.FIN. SRL; Andrea Fabbri, SAIM SPA; Francesca Farina, FORNITURE NAUT. ITALIANE SRL; Alessandro Gianneschi, GIANNESCHI PUMPS & B. SRL; Marco Monsurrò, COELMO SPA; Alberto Osculati, OSCULATI SRL; Luciano Paissoni, FORESTI & SUARDI SPA; Andrea Piombo, FRIGOMAR SRL. Per il settore 8 (Aziende di reti di vendita e di assistenza) presidente Oscar Bellandi, Bellandi Srl; componenti del consiglio di presidenza assemblea del settore Oscar Bellandi, Bellandi Srl; Enrico Galeno, NAUTICA GLEM FRATELLI GALENO; Antonio Lombardo, MARINE WIZARD SRL; Emanuele Messina, NAUTICA ISPRA SRL; Luca Pavia, MARESPORT TEAM SRL; Lorenzo Piazzolla, NAUTY SPORT SRL. Per il settore 9 (Aziende di locazione o noleggio di unità da diporto) presidente Simone Morelli, Dream Yachting Srl; componenti del consiglio di presidenza assemblea del settore Marianna Accurso, AM CHARTER SRL; Claudio Gastaldi, SAILING IN ITALY CHARTER SRL; Sebastiano Iuculano, MEDITERRANEAN BLU SERVICE SRL; Andrea Mariani, SEA FEVER SRL; Simone Morelli, Dream Yachting Srl; Alessandro Picciau, **CAGLIARI** SAILING CHARTER SRL; Vincenzo Ricordo, PARALLELO 38 DI VINCENZO RICORDO.

Shipping Italy

Focus

"Nessun allarme sui parchi eolici offshore" ma servono schemi di separazione del traffico marittimo

Politica&Associazioni L'ammiraglio Aurelio Caligiore e l'Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore intervengono in risposta al rapporto pubblicato da Consorzio Mediterraneo per Legacoop Agroalimentare di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Il rapporto di Consorzio Mediterraneo per Legacoop Agroalimentare nel quale si segnalano numeri e criticità sulla navigazione marittima per effetto dei nuovi parchi eolici offshore che nasceranno di fronte alle coste italiane nel corso dei prossimi anni ha immediatamente innescato la reazione dell'Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore (Aero), di cui fanno parte molti player del mondo marittimo-portuale come Msc, Fincantieri, Saipem e Italian Shipping & Logistics Agency. "Siamo colpiti e spaventati dalla superficialità con la quale vengono diffusi e comunicati dati allarmistici sugli impatti che subirà il settore della pesca a seguito dell'installazione degli impianti eolici offshore" si legge nella prime righe della replica. Che poi precisa: "È vero che in Italia ci sono 129 progetti, per un totale circa 80,5 GW, che hanno fatto richiesta di connessione alla rete di Terna; di questi però, solo per 49 GW, ossia 75 progetti, sono stati accettati i preventivi di connessione di Terna e solo per 20 progetti, per circa 15 GW, è stato avviato l'iter di Valutazione di Impatto Ambientale presso il Mase. È doveroso precisare, pertanto, che degli 84 progetti ai quali fa riferimento l'allarmante comunicato di alcune associazioni di categoria del mondo della pesca, solo una minima percentuale rappresenta l'obiettivo al 2030 e che anche gli scenari più ambiziosi difficilmente prevedono una potenza installata superiore ai 20 GW al 2040". Il presidente dell'Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore, Fulvio Mamone Capria, aggiunge quindi che "le lamentele sul rischio che le marinerie che praticano la pesca a strascico subirebbero nel breve periodo una riduzione di oltre il 21% del loro prelievo, sono totalmente infondate. Alimentare l'informazione in maniera non corretta non aiuta nessuno, e chi verrà maggiormente penalizzato, a causa della disinformazione, saranno proprio quelle marinerie che da tempo soffrono, ma non certo per colpa delle energie rinnovabili". Sull'argomento relativo agli schemi di separazione dei flussi di traffico marittimo è intervenuto anche l'ammiraglio Aurelio Caligiore, Commissario presso la Commissione Pnrr-Pniec del ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica (Mase), che a SHIPPING ITALY ha dichiarato: "La questione dei flussi di traffico marittimo, nella sua accezione più ampia, legata alla realizzazione di parchi eolici offshore, a mio avviso, deve essere attentamente valutata e fatta entrare nella pianificazione delle procedure di valutazione di carattere sia ambientale che di garanzia per la sicurezza dei traffici marittimi. Pertanto, a scanso di fomentare fobie immotivate e creare confusione in un settore tanto delicato quanto complesso, mi accingo a presentare le seguenti considerazioni". Caligiore ha quindi aggiunto: "L'attività istruttoria



Politica&Associazioni L'ammiraglio Aurelio Caligiore e l'Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore intervengono in risposta al rapporto pubblicato da Consorzio Mediterraneo per Legacoop Agroalimentare di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Il rapporto di Consorzio Mediterraneo per Legacoop Agroalimentare nel quale si segnalano numeri e criticità sulla navigazione marittima per effetto dei nuovi parchi eolici offshore che nasceranno di fronte alle coste italiane nel corso dei prossimi anni ha immediatamente innescato la reazione dell'Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore (Aero), di cui fanno parte molti player del mondo marittimo-portuale come Msc, Fincantieri, Saipem e Italian Shipping & Logistics Agency. "Siamo colpiti e spaventati dalla superficialità con la quale vengono diffusi e comunicati dati allarmistici sugli impatti che subirà il settore della pesca a seguito dell'installazione degli impianti eolici offshore" si legge nella prime righe della replica. Che poi precisa: "È vero che in Italia ci sono 129 progetti, per un totale circa 80,5 GW, che hanno fatto richiesta di connessione alla rete di Terna; di questi però, solo per 49 GW, ossia 75 progetti, sono stati accettati i preventivi di connessione di Terna e solo per 20 progetti, per circa 15 GW, è stato avviato l'iter di Valutazione di Impatto Ambientale presso il Mase. È doveroso precisare, pertanto, che degli 84 progetti ai quali fa riferimento l'allarmante comunicato di alcune associazioni di categoria del mondo della pesca, solo una minima percentuale rappresenta l'obiettivo al 2030 e che anche gli scenari più ambiziosi difficilmente prevedono una potenza installata superiore ai 20 GW al 2040". Il presidente dell'Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore, Fulvio Mamone Capria, aggiunge quindi che "le lamentele sul rischio che le marinerie che praticano la pesca a strascico subirebbero nel breve periodo una riduzione di oltre il 21% del loro prelievo, sono totalmente infondate. Alimentare l'informazione in maniera non corretta non aiuta

Shipping Italy

Focus

in atto, legata al rilascio della cosiddetta Via (valutazione d'impatto ambientale), ha messo in luce il fatto che la maggior parte delle procedure legate alla realizzazione di impianti eolici offshore ricade nelle aree marittime in cui si concentra un enorme flusso di transiti navali e, segnatamente, lo Stretto (o Canale) di Sicilia e il Canale d'Otranto. Le motivazioni sono dovute al fatto che le rotte mercantili che collegano lo Stretto di Gibilterra al Canale di Suez o le rotte di collegamento con i porti ionici-adriatici (Taranto, Ravenna, Porto Marghera e Trieste, solo per citarne alcuni) convergono in quelle superfici marine che, per le loro peculiari caratteristiche anemometriche (forza ed intensità dei venti) vengono scelti dai proponenti per la realizzazione dei parchi eolici offshore. Quindi, a ben vedere, si tratta di coniugare transito in sicurezza dei flussi di traffico mercantile e la realizzazione prima e la gestione dopo dei parchi eolici offshore". Il commissario ricorda che "l'istituzione degli schemi di separazione di traffico marittimo è ben sviluppata e disciplinata da Risoluzioni emanate in ambito Imo (International Maritime Organization) già a far data dai primi anni ottanta. Infatti, la gran parte delle aree del Mar del Nord e del Mar Baltico sono disciplinate dagli schemi di separazione di traffico (Mandatory Shipping Routing) che assicurano una disciplina che regola le rotte delle navi in transito - in entrata e in uscita - già a partire dal 'British Channel' o per i filo francofoni 'La Manche'." Caligiore conclude sottolineando che, "in considerazione del fatto che i parchi eolici offshore, nel breve periodo, diventeranno una presenza ineludibile nel Mar Mediterraneo, sarebbe proprio il caso di richiedere all'Imo, tramite i pertinenti canali diplomatici, l'istituzione di questi schemi che, naturalmente, in una prima fase preliminare, andrebbero discussi e concertati coi Paesi trans-frontalieri, sia in Adriatico che nello Stretto di Sicilia".

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

La mappa degli 84 nuovi progetti di impianti eolici offshore e le limitazioni alla navigazione.

Nautica, il traino dei mega yacht: nel 2025 volumi in aumento

La crescita del settore si normalizza: soffre il segmento fino ai 24 metri **Genova** - Il 2024 vedrà una normalizzazione della crescita del settore nautico

con una più evidente diversificazione delle dinamiche tra prodotti di fascia alta e la piccola nautica. «In questo contesto, le prospettive dell'industria nautica italiana restano complessivamente positive, pur nel quadro di complessi scenari economici esterni, in particolare grazie al contributo sostanziale del settore superyacht» spiega Confindustria Nautica. E così le previsioni emerse dai singoli settori per il 2025 sembrano incoraggianti, permettendo di stimare una possibile inversione delle attuali tendenze di flessione di mercato dei segmenti di minore dimensione a partire dalla prossima primavera. È quanto emerge dalle analisi della 45esima edizione di Nautica in Cifre, l'annuario statistico realizzato dall'Ufficio Studi di Confindustria Nautica in partnership con Fondazione Edison. In particolare il quadro del settore consente di prevedere una possibile chiusura di quest'anno con una sostanziale stabilità del fatturato complessivo dell'industria nautica. Nello specifico, il settore superyacht prevede, per il preconsuntivo 2024, una chiusura positiva rispetto

all'anno precedente per il 75% del campione e stabile per il restante 25%. L'andamento del portafoglio ordini corrente mette in luce la normalizzazione dei tassi di crescita, con circa due terzi delle aziende che indicano una limitata riduzione dell'order book (contenuta fra il -5% e il -10%) e la parte rimanente del campione suddivisa fra stabilità e crescita entro il +5%. Analizzando la produzione cantieristica fino ai 24 metri, il quadro che emerge, come previsto negli ultimi mesi, sembra più complesso. Le stime di chiusura del 2024 vedono infatti una contrazione del fatturato per il 60% del campione, con previsioni di riduzione comprese fra -5% e oltre il -30%, stabilità per il 18% dei rispondenti e crescita per il 22%. I trend per il 2025 appaiono invece più positivi: se la quota di imprese che ipotizzano una crescita si mantiene al 22%, soltanto un terzo delle aziende prevede una flessione del volume di affari, accrescendo le stime di stabilità al 45% del campione. Le aziende del comparto dei motori marini registrano una chiusura del 2024 molto variegata, con una distribuzione paritaria fra crescita (fra +5% e +20%), stabilità e riduzione (fra -5% e -20%) di fatturato rispetto all'anno precedente: la tipologia dei prodotti e la loro destinazione finale (cantieri di superyacht, aziende della piccola nautica, end users) ha determinato una evidente differenziazione nei risultati di vendita. Le stime sul 2025 risultano invece confortanti, in ragione dell'effetto anticipatorio dei trend rispetto alla cantieristica: all'interno del campione un terzo dei rispondenti prevede una crescita del volume di affari, due terzi una stabilità rispetto al 2024. «Il settore della nautica ha bisogno di interventi di stimolo al mercato attraverso semplificazioni burocratiche». È la richiesta avanzata



12/13/2024 12:25 Simone Gallotti

La crescita del settore si normalizza: soffre il segmento fino ai 24 metri Genova - Il 2024 vedrà una normalizzazione della crescita del settore nautico con una più evidente diversificazione delle dinamiche tra prodotti di fascia alta e la piccola nautica. «In questo contesto, le prospettive dell'industria nautica italiana restano complessivamente positive, pur nel quadro di complessi scenari economici esterni, in particolare grazie al contributo sostanziale del settore superyacht» spiega Confindustria Nautica. E così le previsioni emerse dai singoli settori per il 2025 sembrano incoraggianti, permettendo di stimare una possibile inversione delle attuali tendenze di flessione di mercato dei segmenti di minore dimensione a partire dalla prossima primavera. È quanto emerge dalle analisi della 45esima edizione di Nautica in Cifre, l'annuario statistico realizzato dall'Ufficio Studi di Confindustria Nautica in partnership con Fondazione Edison. In particolare il quadro del settore consente di prevedere una possibile chiusura di quest'anno con una sostanziale stabilità del fatturato complessivo dell'industria nautica. Nello specifico, il settore superyacht prevede, per il preconsuntivo 2024, una chiusura positiva rispetto all'anno precedente per il 75% del campione e stabile per il restante 25%. L'andamento del portafoglio ordini corrente mette in luce la normalizzazione dei tassi di crescita, con circa due terzi delle aziende che indicano una limitata riduzione dell'order book (contenuta fra il -5% e il -10%) e la parte rimanente del campione suddivisa fra stabilità e crescita entro il +5%. Analizzando la produzione cantieristica fino ai 24 metri, il quadro che emerge, come previsto negli ultimi mesi, sembra più complesso. Le stime di chiusura del 2024 vedono infatti una contrazione del fatturato per il 60% del campione, con previsioni di riduzione comprese fra -5% e oltre il -30%, stabilità per il 18% dei rispondenti e crescita per il 22%. I trend per il 2025 appaiono invece più positivi: se la quota di imprese che ipotizzano una crescita si mantiene al 22%, soltanto un terzo delle aziende prevede una flessione del volume di affari, accrescendo le stime di stabilità al 45% del campione. Le aziende del comparto dei motori marini registrano una chiusura del 2024 molto variegata, con una distribuzione paritaria fra crescita (fra +5% e +20%), stabilità e riduzione (fra -5% e -20%) di fatturato rispetto all'anno precedente: la tipologia dei prodotti e la loro destinazione finale (cantieri di superyacht, aziende della piccola nautica, end users) ha determinato una evidente differenziazione nei risultati di vendita. Le stime sul 2025 risultano invece confortanti, in ragione dell'effetto anticipatorio dei trend rispetto alla cantieristica: all'interno del campione un terzo dei rispondenti prevede una crescita del volume di affari, due terzi una stabilità rispetto al 2024. «Il settore della nautica ha bisogno di interventi di stimolo al mercato attraverso semplificazioni burocratiche». È la richiesta avanzata

The Medi Telegraph

Focus

al governo da Confindustria Nautica, come spiegato dal presidente dell'associazione, Saverio Cecchi , in occasione dell'assemblea annuale. «Gli interventi che abbiamo chiesto e chiediamo al governo, interessano trasversalmente vari ministeri, ma anche a tutte le amministrazioni pubbliche, al fine di stimolare il mercato interno attraverso semplificazioni burocratiche e snellimento di adempimenti e costi per i diportisti».

The Medi Telegraph

Focus

Presentata Lady Pink Cecilia, la locomotiva del gruppo Contship che celebra Cecilia Eckelmann Battistello

Contship Italia svela una nuova locomotiva, con una livrea speciale dedicata alla sua storica presidente Genova - Contship Italia rende omaggio alla presidente Cecilia Eckelmann Battistello, scomparsa al principio di quest'anno, con una nuova locomotiva dal design dedicato, modello Traxx 494 551 di Railpool. La speciale livrea commemora la vita e la carriera della Battistello, sottolineando il suo impatto significativo nella logistica e nello shipping. La Lady Pink Cecilia è stata svelata alla presenza degli azionisti di Eurokai e nello specifico Thomas, Tom e Katja Eckelmann l'11 dicembre dal ceo di Contship Italia Matthieu Gasselini e da Nora Rossi, direttrice generale di Oceanogate. Un omaggio a una donna visionaria e determinata, con una carriera straordinaria: "Nella vita ci vuole colore", aveva commentato Cecilia quando nel 1992 finì sulle pagine del Times per aver dipinto una nave interamente di rosa, una tonalità accesa e decisamente inusuale per il settore, una tinta che esprime al tempo stesso carisma e femminilità; la stessa che l'imprenditrice emanava in un mondo prettamente maschile. Il rosa della nave Contship Germany non è solo un colore: rappresenta un messaggio potente di innovazione, leadership femminile e cambiamento culturale nel mondo dello shipping. Oggi quella stessa tonalità caratterizza non più le navi container, ma le locomotive, gru e camion del Gruppo Contship. La livrea, in cui il tradizionale rosa è accompagnato da altre tinte pop, ritrae proprio quella nave rosa, la Contship Germany - forse la nave cargo container più celebre al mondo - e, sullo sfondo, lo sguardo di una giovane Cecilia. I successi del passato del Gruppo, costruiti con passione e visione, continuano a ispirare ogni giorno, le persone Contship. "La Lady Pink Cecilia non è solo una locomotiva: è un simbolo di sogni, determinazione e un'eredità che attraversa l'Italia, servendo con orgoglio i nostri clienti" ha dichiarato Matthieu Gasselini. "Se la vedrete sfrecciare tra Genova, La Spezia, Padova, Milano, Trieste o Napoli - ha proseguito - fermatevi un istante e lasciatevi ispirare. Non è un semplice mezzo di trasporto, ma il cuore pulsante di una storia che continua a viaggiare verso il futuro". Con la locomotiva Traxx 494 551, Oceanogate Italia dimostra ancora una volta l'impegno nel rinnovare il proprio parco macchine. La locomotiva celebrativa 494 551 di proprietà Railpool è entrata da pochi mesi a far parte della flotta Oceanogate, ampliando quindi il numero di veicoli base del contratto di leasing con Railpool ad un totale di 7 locomotive Traxx e rafforzando ulteriormente la partnership tra le due aziende.



12/13/2024 18:39

Contship Italia svela una nuova locomotiva, con una livrea speciale dedicata alla sua storica presidente Genova - Contship Italia rende omaggio alla presidente Cecilia Eckelmann Battistello, scomparsa al principio di quest'anno, con una nuova locomotiva dal design dedicato, modello Traxx 494 551 di Railpool. La speciale livrea commemora la vita e la carriera della Battistello, sottolineando il suo impatto significativo nella logistica e nello shipping. La Lady Pink Cecilia è stata svelata alla presenza degli azionisti di Eurokai e nello specifico Thomas, Tom e Katja Eckelmann l'11 dicembre dal ceo di Contship Italia Matthieu Gasselini e da Nora Rossi, direttrice generale di Oceanogate. Un omaggio a una donna visionaria e determinata, con una carriera straordinaria: "Nella vita ci vuole colore", aveva commentato Cecilia quando nel 1992 finì sulle pagine del Times per aver dipinto una nave interamente di rosa, una tonalità accesa e decisamente inusuale per il settore, una tinta che esprime al tempo stesso carisma e femminilità; la stessa che l'imprenditrice emanava in un mondo prettamente maschile. Il rosa della nave Contship Germany non è solo un colore: rappresenta un messaggio potente di innovazione, leadership femminile e cambiamento culturale nel mondo dello shipping. Oggi quella stessa tonalità caratterizza non più le navi container, ma le locomotive, gru e camion del Gruppo Contship. La livrea, in cui il tradizionale rosa è accompagnato da altre tinte pop, ritrae proprio quella nave rosa, la Contship Germany - forse la nave cargo container più celebre al mondo - e, sullo sfondo, lo sguardo di una giovane Cecilia. I successi del passato del Gruppo, costruiti con passione e visione, continuano a ispirare ogni giorno, le persone Contship. "La Lady Pink Cecilia non è solo una locomotiva: è un simbolo di sogni, determinazione e un'eredità che attraversa l'Italia, servendo con orgoglio i nostri clienti" ha dichiarato Matthieu Gasselini. "Se la vedrete sfrecciare tra Genova, La Spezia, Padova, Milano,