

# Sommario Rassegna Stampa

| Pagina   | Testata                         | Data       | Titolo  | Pag. |
|--|---------------------------------|------------|---|------|
| <b>Rubrica Confitarma</b>                              |                                 |            |   |      |
| 1  | La Gazzetta Marittima           | 06/09/2023 | <i>Grimaldi, consegna "Great Lagos"</i>   | 5    |
| <b>Rubrica Segnalazioni news Coronavirus e Ucraina</b> |                                 |            |   |      |
| 50/53  | Panorama                        | 06/09/2023 | <i>Ucraina Se piu' che le armi possono le urne (F.Biloslavo)</i>                                      | 6    |
| <b>Rubrica Lavoro e formazione</b>                     |                                 |            |   |      |
| 1+5  | Il Sole 24 Ore                  | 06/09/2023 | <i>Dagli istituti professionali agli Its: ecco la riforma del ministro Valditara (C.Tucci)</i>        | 10   |
| 26   | Il Secolo XIX                   | 06/09/2023 | <i>Operaio travolto in porto da new jersey, dubbi sulla formazione dei lavoratori (D.D'anna)</i>      | 12   |
| 14   | Il Cittadino (Ge)               | 10/09/2023 | <i>Lavoro, formazione e competenze: la Liguria e' pronta a questa sfida?</i>                          | 13   |
| 11   | Bollettino Avvisatore Marittimo | 06/09/2023 | <i>Bando Commissario di bordo: l'Accademia della Marina seleziona 47 allievi biennali</i>             | 15   |
| 1  | La Gazzetta Marittima           | 06/09/2023 | <i>L'organizzazione del lavoro sui porti</i>  | 16   |
| 8  | La Gazzetta Marittima           | 06/09/2023 | <i>Costa Crociere cerca personale</i>   | 17   |
| <b>Rubrica Notizie dai porti</b>                       |                                 |            |   |      |
| 18   | Il Secolo XIX                   | 06/09/2023 | <i>Elettricità' da banchina, sono pronte 120 navi ma solo il 2% dei porti (A.Quarati)</i>             | 18   |
| 1+17   | Il Secolo XIX                   | 06/09/2023 | <i>Depositi chimici in porto Bucci: "Andiamo avanti" E' scontro in Comune (E.Rossi)</i>               | 19   |
| 25   | Il Secolo XIX - Ed. La Spezia   | 06/09/2023 | <i>Calata Paita prendera' vita in primavera "I primi appuntamenti a San Giuseppe"</i>                 | 21   |
| 6  | La Repubblica - Ed. Genova      | 06/09/2023 | <i>Infortunio in porto sempre grave l'operaio 67enne la procura fa sequestrare l'area (M.Lignana)</i> | 22   |
| 8  | La Repubblica - Ed. Genova      | 06/09/2023 | <i>"Nel canale designato da Piano gia' disponibili 150 posti barca"</i>                               | 23   |
| 1+2/3  | La Repubblica - Ed. Genova      | 06/09/2023 | <i>Depositi chimici, a Tursi muro contro muro sul trasloco al Somalia (A.Bruzzone)</i>                | 24   |
|  | Shippingitaly.it                | 05/09/2023 | <i>Giornate di intensi traffici commerciali nel porto di Civitavecchia</i>                            | 26   |
| 3  | Avvisatore Marittimo            | 06/09/2023 | <i>Genova, percorso a ostacoli per la Diga</i>  | 28   |
| 3  | Avvisatore Marittimo            | 06/09/2023 | <i>Porto Petroli, e' allarme: i fondali sono troppo bassi, stop alle navi piu' grandi</i>             | 29   |
| 4  | Avvisatore Marittimo            | 06/09/2023 | <i>Interposto Padova avvia la relazione ferroviaria intermodale con la Polonia</i>                    | 30   |
| 1  | Bollettino Avvisatore Marittimo | 06/09/2023 | <i>Cold ironing, bando nel porto di Livorno</i>   | 31   |
| 5  | Bollettino Avvisatore Marittimo | 06/09/2023 | <i>L'Interporto di Padova avvia un collegamento con la Polonia</i>                                    | 32   |
| 5  | Bollettino Avvisatore Marittimo | 06/09/2023 | <i>Project cargo: a Termoli un generatore molto pesante</i>   | 33   |
| 1+7  | Il Tirreno                      | 06/09/2023 | <i>Terminal Darsena Toscana Msc pensa a un'altra offerta (C.Guarino)</i>                              | 34   |
| 1  | La Gazzetta Marittima           | 06/09/2023 | <i>Nuovo collegamento su ferro con Polonia</i>  | 37   |
| 3  | La Gazzetta Marittima           | 06/09/2023 | <i>San Benedetto del Tronto draga</i>   | 38   |
| 6  | La Gazzetta Marittima           | 06/09/2023 | <i>Commissione trasporti a Genova</i>   | 39   |
| 7  | La Gazzetta Marittima           | 06/09/2023 | <i>Canoni demaniali, passo indietro</i>   | 40   |
|  | Informazionimarittime.com       | 05/09/2023 | <i>Gioia Tauro, parte l'iter per la nascita dell'Agenzia lavoro portuale</i>                          | 41   |
|  | Informazionimarittime.com       | 05/09/2023 | <i>Tufo, fluorite, acciaio e auto: traffico intenso nel porto di Civitavecchia</i>                    | 43   |
|  | Themeditelgraph.com/it          | 05/09/2023 | <i>Porto Petroli Genova, e' allarme: i fondali si sono alzati, stop alle navi piu' grandi</i>         | 45   |

# Sommario Rassegna Stampa

| Pagina                                | Testata                         | Data       | Titolo  | Pag. |
|---------------------------------------|---------------------------------|------------|---|------|
| <b>Rubrica Notizie dai porti</b>      |                                 |            |   |      |
| 20                                    | Messaggero Marittimo (mensile)  | 01/08/2023 | <i>Ultrasporti: privatizzazione authority aprirebbe a pericolosi oligopoli</i>              | 46   |
| 22/24                                 | Messaggero Marittimo (mensile)  | 01/08/2023 | <i>Nel primo semestre in calo i traffici nel porto di Livorno</i>                           | 47   |
| 25/27                                 | Messaggero Marittimo (mensile)  | 01/08/2023 | <i>Genova: sui depositi chimici comune e regione tirano dritto</i>                          | 50   |
| 28/29                                 | Messaggero Marittimo (mensile)  | 01/08/2023 | <i>Banchina elettrificata a Livorno un fiasco imperdonabile</i>                             | 52   |
| <b>Rubrica Cantieri Navali</b>        |                                 |            |   |      |
| 1                                     | Bollettino Avvisatore Marittimo | 06/09/2023 | <i>Arsenale Trieste, maxi refitting per due Crystal</i>                                     | 54   |
| 15                                    | Il Messaggero                   | 06/09/2023 | <i>Fincantieri: il piano guarda al digitale</i>   | 55   |
| <b>Rubrica Cabotaggio e traghetti</b> |                                 |            |   |      |
| 8                                     | La Repubblica - Ed. Genova      | 06/09/2023 | <i>"Di nuovo in gara per i traghetti"</i>   | 56   |
| 27                                    | La Stampa                       | 06/09/2023 | <i>Il 49% dei traghetti Moby a Msc l'operazione vale 150 milioni</i>                        | 57   |
| 1+6                                   | MF - Milano Finanza             | 06/09/2023 | <i>Dalle parole ai fatti: Msc entra col 49% nei traghetti del gruppo Moby (N.Capuzzo)</i>   | 58   |
| 1                                     | Avvisatore Marittimo            | 06/09/2023 | <i>Isole minori, la procedura siciliana</i>   | 59   |
| 23                                    | Libero Quotidiano               | 06/09/2023 | <i>Msc compra Italo e Moby. E ancora non rinuncia a Ita (L.Merano)</i>                      | 60   |
| <b>Rubrica Crociere</b>               |                                 |            |   |      |
| 21                                    | Il Secolo XIX - Ed. La Spezia   | 06/09/2023 | <i>Svolta turistica, la rivincita dei taxi. "Crociere e b&amp;b ci hanno salvato"</i>       | 61   |
| 27                                    | Il Secolo XIX - Ed. Levante     | 06/09/2023 | <i>Le Bougainville: passerella nel Borgo con cento croceristi</i>                           | 63   |
|                                       | Shipmag.it                      | 06/09/2023 | <i>CLIA, accelera la transizione green delle crociere ma i porti sono ancora in ritardo</i> | 64   |
| 3                                     | La Gazzetta Marittima           | 06/09/2023 | <i>Maxi refitting per Crystal</i>   | 68   |
|                                       | Messengermarittimo.it           | 05/09/2023 | <i>Crociere a due velocità: boom passeggeri, frenata ordini per i cantieri</i>              | 69   |
| 18/19                                 | Messaggero Marittimo (mensile)  | 01/08/2023 | <i>Costa crociere sostiene addiopizzo: "palermo no mafia tour"</i>                          | 70   |
| 21                                    | Messaggero Marittimo (mensile)  | 01/08/2023 | <i>Record a Gioia Tauro con l'arrivo della Msc Nicola Mastro</i>                            | 72   |
| <b>Rubrica Containers</b>             |                                 |            |   |      |
| 5                                     | Avvisatore Marittimo            | 06/09/2023 | <i>Varata a Trieste la Msc Nicola Mastro</i>  | 73   |
| 1                                     | Bollettino Avvisatore Marittimo | 06/09/2023 | <i>Battezzata la Nicola Mastro</i>  | 74   |
| 3/4                                   | Lloyd's List                    | 06/09/2023 | <i>Box demand picture weaker as supply continues to grow</i>                                | 75   |
| 4/5                                   | Lloyd's List                    | 06/09/2023 | <i>Trade bodies seek to show eBLs are ready for adoption</i>                                | 77   |
| 9/10                                  | Lloyd's List                    | 06/09/2023 | <i>In other news</i>  | 79   |
| <b>Rubrica Tankers</b>                |                                 |            |   |      |
| 2/3                                   | Lloyd's List                    | 06/09/2023 | <i>China gobbles record amounts of Iranian oil as Tehran's exports reach new highs</i>      | 81   |
| 8/9                                   | Lloyd's List                    | 06/09/2023 | <i>Tanker markets expected to strengthen in 2024, says Bimco</i>                            | 83   |
| <b>Rubrica Bulk carriers</b>          |                                 |            |   |      |
| 1/2                                   | Lloyd's List                    | 06/09/2023 | <i>Bimco: Dry bulk demand may flatline if China's stimulus fails</i>                        | 85   |

# Sommario Rassegna Stampa

| Pagina                                  | Testata                                    | Data       | Titolo  | Pag. |
|---|--|------------|---|------|
| <b>Rubrica Gas e LNG</b>                |  |            |   |      |
| 22                                      | Il Secolo XIX - Ed. Savona/Cairo/Val Bormi | 06/09/2023 | <i>Gasiere, chiesto Consiglio monotematico in nome della trasparenza amministrativa</i>                                     | 87   |
| 4                                       | Avvisatore Marittimo                       | 06/09/2023 | <i>Trasporto ferroviario di gnl, gli Stati Uniti preparano norme contro gli incidenti</i>                                   | 88   |
| 11                                      | Bollettino Avvisatore Marittimo            | 06/09/2023 | <i>Gas naturale liquefatto: Amburgo Titan completa i primi rifornimenti</i>   | 89   |
|   | Informazionimarittime.com                  | 06/09/2023 | <i>"Il 73% delle navi in costruzione e' alimentato a Gnl": Clia pubblica il rapporto annuale</i>                            | 90   |
| 40                                      | La Stampa - Ed. Savona                     | 06/09/2023 | <i>Gasiere, chiesto Consiglio monotematico in nome della trasparenza amministrativa</i>                                     | 92   |
| 7                                       | Lloyd's List                               | 06/09/2023 | <i>"Huge potential" for Asian bio-LNG bunkering</i>   | 93   |
| 9/12                                    | Messaggero Marittimo (mensile)             | 01/08/2023 | <i>Golar tundra</i>   | 94   |
| <b>Rubrica Dal mondo dello shipping</b> |  |            |   |      |
| 1+8/9                                   | La Repubblica - Ed. Genova                 | 06/09/2023 | <i>Nautico, la sfida di Genova: "Diventera' il primo al inondo" (M.Minella)</i>   | 98   |
|   | Shipmag.it                                 | 05/09/2023 | <i>Salone Nautico di Genova, oltre 1000 imbarcazioni: Vogliamo essere i primi al mondo</i>                                  | 101  |
|   | Shippingitaly.it                           | 05/09/2023 | <i>Nasce l'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro Srl</i>  | 103  |
|   | Shippingitaly.it                           | 05/09/2023 | <i>Nova Marine Carriers entra nei lavori della diga di Genova</i>   | 105  |
| 17                                      | Avvenire                                   | 06/09/2023 | <i>La Chiesa e la solitudine dei marittimi (A.Colaiacono)</i>   | 106  |
| 2                                       | Avvisatore Marittimo                       | 06/09/2023 | <i>Una rete di porti per grano e carbone: perche' il Cremlino vuole il Mar d'Azov</i>                                       | 107  |
| 3                                       | Bollettino Avvisatore Marittimo            | 06/09/2023 | <i>Il governo di Malta rilascia un Air Operations Certificate</i>   | 109  |
| 13                                      | Bollettino Avvisatore Marittimo            | 06/09/2023 | <i>Apm Terminals firma per un nuovo terminal da realizzare a Port Said</i>  | 110  |
| 10                                      | Il Giornale                                | 06/09/2023 | <i>Soldi dal Pd alla Ong punita per aver violato il decreto Cutro (F.Galici)</i>  | 111  |
| 6                                       | La Gazzetta Marittima                      | 06/09/2023 | <i>Panama, super-costi per passare</i>  | 112  |
|   | Messengermarittimo.it                      | 05/09/2023 | <i>Genova: allarme insabbiamento per i fondali di Porto Petroli</i>   | 113  |
|   | Messengermarittimo.it                      | 05/09/2023 | <i>Presto l'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro srl</i>   | 114  |
|   | Themeditelgraph.com/it                     | 05/09/2023 | <i>Distribuzione di gnl nel porto della Spezia, e' scontro sulla concessione in Consiglio regionale</i>                     | 115  |
|   | Themeditelgraph.com/it                     | 05/09/2023 | <i>Msc, il gruppo Aponte acquista il 49% di Moby</i>  | 116  |
| <b>Rubrica Primo piano</b>              |  |            |   |      |
| 1                                       | Il Sole 24 Ore                             | 06/09/2023 | <i>Sconti edilizi nel deficit del primo anno (G.Trovati)</i>  | 117  |
| 17                                      | Il Sole 24 Ore                             | 06/09/2023 | <i>Piccola industria: "Per dare spinta al Paese rafforzare le filiere" (N.Picchio)</i>                                      | 119  |
| 30                                      | Il Sole 24 Ore                             | 06/09/2023 | <i>Antiriciclaggio, rischi sulle segnalazioni (W.Marazzani)</i>   | 120  |
| 32                                      | Il Sole 24 Ore                             | 06/09/2023 | <i>Confronto alla Giustizia sull'equo compenso</i>  | 122  |
| 1+3                                     | Il Sole 24 Ore                             | 06/09/2023 | <i>Superbonus, nel 2023 cessioni per altri 20 miliardi di crediti (G.Parente)</i>   | 123  |
| 1+6                                     | Il Sole 24 Ore                             | 06/09/2023 | <i>Riad e Mosca prolungano i tagli, petrolio piu' caro (S.Bellomo)</i>  | 126  |
| 1+9                                     | Il Sole 24 Ore                             | 06/09/2023 | <i>Brandizzo, video shock: trascurate le regole (M.Morino)</i>  | 128  |
| 1+10                                    | Il Sole 24 Ore                             | 06/09/2023 | <i>Blitz interforze a Caivano, pronta la stretta del Governo (I.Cimmarusti)</i>   | 130  |
| 16+18                                   | Il Sole 24 Ore                             | 06/09/2023 | <i>Salone di Genova al via: la spinta del fronte mare (R.De Forcade)</i>  | 132  |
| 2/3                                     | Corriere della Sera                        | 06/09/2023 | <i>La dirigente "Ci sono morti. Non voglio pubblicita'" (S.Lorenzetti)</i>  | 134  |
| 2                                       | Corriere della Sera                        | 06/09/2023 | <i>La Procura: perizia su quelle immagini Rfi, l'ad alla Camera "Nessuna deroga alle procedure" (M.Nerozzi/V.Santarpia)</i> | 136  |

# Sommario Rassegna Stampa

| Pagina                     | Testata  | Data       | Titolo  | Pag. |
|----------------------------|--|------------|---|------|
| <b>Rubrica Primo piano</b> |  |            |   |      |
| 7                          | Corriere della Sera                                    | 06/09/2023 | <i>Il pressing dei partiti: vogliono 40 miliardi, sul tavolo ce ne sono 8,5 (M.Sensini)</i>                             | 137  |
| 7                          | Corriere della Sera                                    | 06/09/2023 | <i>Int. a F.Freni: "Tutelare i redditi bassi, ma e' l'ora della stretta" (E.Marro)</i>                                  | 138  |
| 8                          | Corriere della Sera                                    | 06/09/2023 | <i>Soglia di sbarramento al 3 per cento. C'e' subito l'alt di Lega e Forza Italia (C.Zapperi)</i>                       | 139  |
| 11                         | Corriere della Sera                                    | 06/09/2023 | <i>La versione di Amato: su Ustica non ho verita' chiedo di cercarla (G.Bianconi)</i>                                   | 140  |
| 40                         | Corriere della Sera                                    | 06/09/2023 | <i>Le occasioni preziose (E.Roddolo)</i>  | 142  |
| 1+3                        | Corriere della Sera                                    | 06/09/2023 | <i>"Cosi' Kevin si e' fatto giustizia da se'" (G.Fasano)</i>  | 144  |
| 1+5                        | Corriere della Sera                                    | 06/09/2023 | <i>Manovra, spunta anche il bonus benzina. I partiti chiedono 40 miliardi, ce ne sono 8,5 (M.Guerzoni/A.Logroscino)</i> | 146  |
| 10                         | La Repubblica  | 06/09/2023 | <i>Int. a A.Varallo: "Ho fatto parte di quella squadra e' successo qualcosa di anomalo" (E.Sola)</i>                    | 148  |
| 20                         | La Repubblica  | 06/09/2023 | <i>L'Opec taglia ancora, vola il petrolio</i>   | 149  |
| 8/9                        | La Stampa  | 06/09/2023 | <i>Il ritorno di Giorgia a Colle Oppio. Un raduno per fermare le correnti (F.Olivo)</i>                                 | 150  |
| 1+26                       | La Stampa  | 06/09/2023 | <i>Stretta sul petrolio benzina sempre piu' cara (F.Spini)</i>  | 151  |
| 2                          | MF - Milano Finanza                                    | 06/09/2023 | <i>Milano accoglie gli Emirati per aumentare gli scambi (L.Carrello)</i>  | 153  |
| 6                          | MF - Milano Finanza                                    | 06/09/2023 | <i>Numeri in crescita per il Salone Nautico di Genova (F.Canevesio)</i>   | 154  |
| 8                          | Avvenire   | 06/09/2023 | <i>Nord Est, l'hotspot si fara' (ma non subito) (F.Dal Mas)</i>   | 155  |
| 14                         | Avvenire   | 06/09/2023 | <i>La nautica punta il record di 7 miliardi di fatturato A Genova e' tutto pronto per il 63esi (D.Frambati)</i>         | 156  |
| 1                          | Avvisatore Marittimo                                   | 06/09/2023 | <i>Grano ucraino, il dilemma dell'Ue</i>  | 157  |
| 7                          | Il Dubbio  | 06/09/2023 | <i>De Bertoldi: "Equo compenso, convocare anche le professioni"</i>   | 158  |
| 8                          | Il Giornale  | 06/09/2023 | <i>Europee, rebus sbarramento. "Ridurlo al 3%? Va alzato" (F.Boezi)</i>   | 159  |
| 19                         | Il Giornale  | 06/09/2023 | <i>Int. a A.Urso: "Sull'auto elettrica l'aria europea e' girata anche grazie all'Italia" (P.Bonora)</i>                 | 160  |
| 1+6                        | Il Giornale  | 06/09/2023 | <i>Il Superbonus complica la manovra. Caccia a nuove risorse dalle rendite (G.De Francesco)</i>                         | 162  |
| 1+6/7                      | Il Giornale  | 06/09/2023 | <i>Meloni cena con i parlamentari Fdi. "Evitare assalti alla legge di Bilancio" (F.De Feo)</i>                          | 164  |
| 1+6                        | Il Giornale del Piemonte e della Liguria (Il Giornale) | 06/09/2023 | <i>Il salone vuole essere il numero uno (D.Pistacchi)</i>   | 166  |
| 14                         | Il Messaggero  | 06/09/2023 | <i>Banche, in Parlamento il decreto extraprofiti (R.Dim.)</i>   | 169  |
| 9                          | Italia Oggi  | 06/09/2023 | <i>Il salario minimo e' un bluff (C.Valentini)</i>  | 170  |
| 38                         | Italia Oggi  | 06/09/2023 | <i>Equo compenso, commercialisti al tavolo (S.D'alessio)</i>  | 171  |
| 23                         | Libero Quotidiano                                      | 06/09/2023 | <i>Con oltre mille marchi e mille posti barca riparte il Salone nautico</i>   | 172  |
| 2                          | MF Fashion (MF)  | 06/09/2023 | <i>I distretti frenano dopo mesi record (A.Guolo/M.Mina')</i>   | 173  |
| <b>Rubrica Trasporti</b>   |  |            |   |      |
| 24                         | Il Sole 24 Ore   | 06/09/2023 | <i>Caro voli, al via con Ita i vertici Urso-compagnie Inviati chiarimenti alla Ue</i>                                   | 174  |
| 22+24                      | Il Sole 24 Ore   | 06/09/2023 | <i>Air Canada punta sull'Italia: sei voli aggiuntivi in arrivo (G.Dragoni)</i>  | 175  |
| 23                         | La Repubblica  | 06/09/2023 | <i>Int. a M.Galardo: Galardo: "Ita decollera' con noi nel ricco mercato americano" (A.Fontanarosa)</i>                  | 176  |
| 36                         | La Repubblica  | 06/09/2023 | <i>Edilizia e Superbonus, MMGroup leader del mercato tra nuovi progetti e grandi opportunita'</i>                       | 177  |



## Grimaldi, consegnata "Great Lagos"

NAPOLI – Con la consegna della Great Lagos, avvenuta il 30 agosto presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd di Ulsan (Corea del Sud), la flotta del Gruppo Grimaldi conta ufficialmente due unità ro-ro multipurpose della moderna classe "G5".

La nuova nave prende il nome dalla città di Lagos, in Nigeria, il cui porto è servito da decenni dalla  
(segue in ultima pagina)

### Grimaldi, consegnata

compagnia armatoriale partenopea nell'ambito dei suoi collegamenti marittimi tra Europa, Nord e Sud America e Africa Occidentale. Inoltre, proprio a Lagos il Gruppo Grimaldi gestisce il più grande terminal ro-ro multipurpose dell'Africa Occidentale.

Lunga 250 metri, larga 38 metri e con una portata lorda di 45.684 tonnellate, il design della Great Lagos e delle sue gemelle è il frutto di un attento studio delle esigenze del Gruppo e di quelle della sua clientela: grazie ad una configurazione interna innovativa e completamente customizzata, le navi della classe G5 possono trasportare ben 4.700 metri lineari di merci rotabili, 2.500 CEU (Car Equivalent Unit) e 2.000 TEU (Twenty foot Equivalent Unit). Rispetto alla precedente classe G4, le nuove unità hanno una capacità rotabili invariata, mentre è raddoppiata quella per i container.

Oltre che per la sua capacità di carico, la Great Lagos si distingue per le numerose soluzioni tecnologiche

all'avanguardia finalizzate all'efficientamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale. Sia il motore principale che i generatori ausiliari diesel soddisfano i livelli di NOx imposti dal regolamento IMO Tier III, mentre il sistema di propulsione integrato tra timone ed elica permette di minimizzare le

perdite vorticoso e, di conseguenza, ottimizzare l'efficienza propulsiva e ridurre i consumi di carburante.

La nave è, inoltre, predisposta per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio, che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti fossili durante le soste in porto. Il consumo elettrico dei macchinari di bordo (pompe, ventilatori, ecc.) è, invece, ridotto grazie all'installazione dei dispositivi variable frequency drive, mentre l'applicazione di pitture innovative a bassa rugosità permette di ridurre la resistenza all'avanzamento, incrementando l'efficienza delle unità. Infine, la nave è dotata di sistemi ibridi di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

A dimostrazione della sua elevata efficienza energetica ed ambientale,

la Great Lagos è capace di ridurre le emissioni di CO2 per tonnellata trasportata fino al 43% rispetto alle altre navi con-ro multipurpose della flotta Grimaldi.

A partire dalla fine del prossimo mese di settembre, la nuova unità sarà impiegata per elevare ulteriormente la qualità dei servizi di trasporto marittimo offerti dal Gruppo Grimaldi tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale; alle stesse rotte saranno destinate anche le altre quattro unità della classe G5, in consegna tra il 2023 ed il 2024.

"La nostra classe di navi G5 rappresenta una risposta innovativa ed efficiente alla richiesta di servizi

marittimi di qualità sempre più elevata e, al tempo stesso, rispettosi dell'ambiente. Lo abbiamo comprovato negli ultimi mesi con l'impiego della Great Antwerp, prima unità della serie, e sarà ancora più evidente con l'arrivo della Great Lagos e delle altre quattro unità gemelle attualmente in costruzione", ha affermato Gian Luca Grimaldi, presidente di Grimaldi Group S.p.A. "Il nostro impegno ed i nostri investimenti continuano a generare risultati tangibili e soddisfazione nella nostra clientela, e passo dopo passo ci avvicinano al grande, primario obiettivo della transizione green del trasporto marittimo."

**FRONTI CALDI**

# UCRAINA

## SE PIÙ CHE LE ARMI POSSONO LE URNE

Il mancato successo della controffensiva di Kiev fa guardare alle elezioni in Usa, Eur



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

di Fausto Biloslavo



**I**l tempo gioca contro di noi. In un anno possono mandarci più carri armati e anche gli F-16, ma la popolazione russa è 3,5 volte la nostra. Non abbiamo abbastanza riserve umane per combattere per sempre» ammette l'esperto di sicurezza ucraino Anton Gerashchenko.

Sul campo gli ucraini sono riusciti ad avanzare appena 18 chilometri in oltre due mesi sulla direttrice principale della controffensiva a Sud. «Un'avanzata importante, che li ha portati a contatto con

la seconda linea di difesa russa, ma siamo già alla guerra di attrito, che andrà avanti fino a quando uno dei due eserciti sarà sfinito» osserva una fonte occidentale a Kiev. L'arrivo dell'inverno, il mezzo milione di morti e feriti di entrambe le parti (70 mila caduti per gli ucraini secondo stime americane) e tre elezioni cruciali il prossimo anno in Russia, per il parlamento europeo e soprattutto per la Casa Bianca, potrebbero influenzare il conflitto più dei proiettili.

«Se la guerra non si esaurisce prima per logoramento il cambiamento arriverà dalle elezioni americane» afferma Aldo Ferrari, direttore dell'Istituto di studi di politica internazionale per la

Russia, Caucaso e Asia centrale.

Gli ucraini hanno conquistato Robotnye, nella provincia di Zaporizhzhia, riuscendo ad avanzare una media di 111 metri al giorno in tre mesi in un inferno di campi minati, trincee, bunker sotterranei e trappole per i carri. Per arrivare a Melitopol, primo obiettivo che spezzerebbe in due la linea del fronte russo ci sono oltre 80 chilometri. E in mezzo una piazzaforte come Tokmak, che sarà un incubo espugnare. I corpi speciali ucraini hanno piantato la bandiera anche a Dachi sulla sponda sinistra del

opa e Russia come **svolte imprevedibili**. Per questo si cercherà una soluzione.



Il presidente ucraino Volodymyr Zelensky e il primo ministro danese Mette Frederiksen posano per i fotografi a bordo di un jet F-16, in un hangar della base di Skrydstrup, Danimarca, lo scorso 20 agosto.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## TRIESTE, «PONTE» MARITTIMO DI KIEV

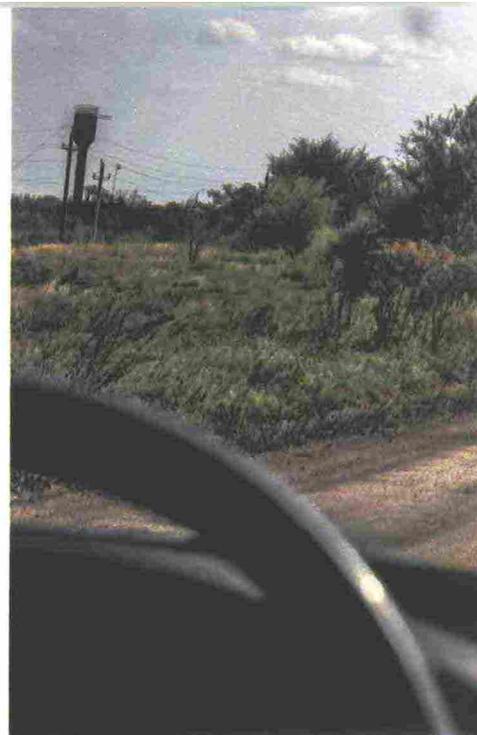
Trieste sbocco portuale dell'Ucraina per il grano e altre merci. Un progetto lanciato dal governo italiano, che interessa una quindicina di imprese per la costruzione di un interporto, snodo ferroviario e stradale ad Horonda, nel sud-ovest dell'Ucraina, vicino al confine con Slovacchia e Ungheria. Da questo hub le merci arriveranno a Verona e Trieste per proseguire via mare. «Al momento l'accordo per l'esportazione del grano dai porti ucraini è bloccato. I trasporti via camion sono complicati e per quelli ferroviari mancano i carri per caricare le merci. Il progetto va avanti anche se ci vorranno due anni per renderlo pienamente operativo» spiega Marco Toson, presidente della Camera di commercio ucraina per il territorio italiano e del centro per la ricostruzione. Le imprese interessate calcolano che le prime infrastrutture potrebbero essere operative nel giro di 8-9 mesi. Il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, ha annunciato che il porto di Trieste è «candidato a diventare uno degli scali maggiori per Kiev sul Mediterraneo». I russi bombardano i porti ucraini di Izmail e Remi sul Danubio, che portano alla Romania ed i silos di stoccaggio. La produzione agricola quest'anno sarà del 60 per cento in meno rispetto al 2021. L'accordo sul grano è al centro dei contatti tra il presidente turco Recep Tayyip Erdogan e Vladimir Putin. Nel frattempo non si ferma il piano B con Trieste sbocco al mare dell'Ucraina. (f.bil.)

A destra, il porto di Trieste visto dall'alto. Per rendere operativo il progetto ci vorranno due anni.

fiume Dnipro, di fronte a Kherson, ma al momento rimangono inchiodati lì. I russi premono su Kupiasnk, il lato nord-est del fronte, per distrarre parte dell'esercito ucraino da sud.

«Il negoziato arriverà per stanchezza e sfinimento» prevede Lamberto Zannier, ex segretario generale dell'Organizzazione per la sicurezza e cooperazione in Europa. «Ho parlato sia con i russi sia con gli ucraini, ma al momento le precondizioni per trattare sono talmente incompatibili che non esistono grandi spazi di manovra. Al Cremlino verrà riconfermato Vladimir Putin, salvo colpi di scena, per le elezioni europee non vedo una marcia indietro troppo vistosa sull'Ucraina, ma il voto negli Stati Uniti potrebbe avere un impatto».

**Il capo del Cremlino, si sta già preparando alle presidenziali di marzo** facendosi vedere in mezzo alla gente. Il primo test sono le regionali russe fra l'8 e il 10 settembre, che si terranno anche nei territori occupati in Ucraina. E si voterà pure a Mosca, per la probabile quarta volta del sindaco Sergey Sobyenin vicino a Putin. Il Cremlino è convinto di avere la strada spianata per una rielezione bulgara alle presidenziali di marzo, ma la guerra in Ucraina potrebbe giocare qualche scherzo. I russi hanno fallito nella marcia su Kiev e non sono neppure

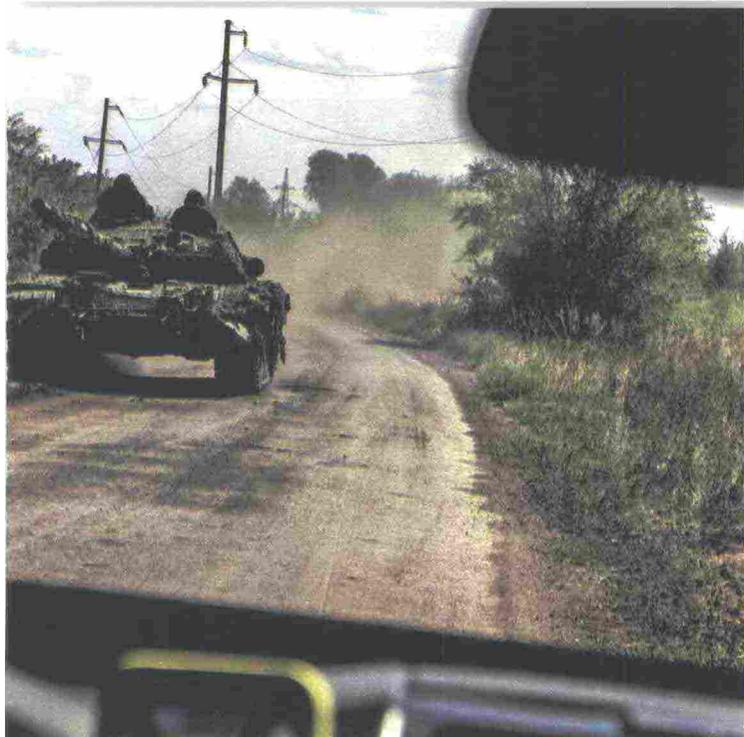


riusciti a conquistare tutto il Donbass. Il presidente non osa dichiarare un'altra mobilitazione dopo 120 mila morti e 170 mila feriti.

«La Russia punta sulla guerra di logoramento e un cessate il fuoco sulla base delle posizioni raggiunte» sostiene Aldo Ferrari. «Per Mosca sarebbe una sconfitta comunque, ma dagli ucraini e anche per la narrazione occidentale verrebbe letta nella stessa maniera».

Una fonte europea a Kiev non esclude «uno scenario coreano. Un rallentamento del conflitto che alla fine arriverà al congelamento della situazione». Una prospettiva vista come fumo negli occhi dal presidente ucraino, Volodymyr Zelensky, che non vuole perdere territori. E





**A sinistra, un carro armato ucraino procede nella riconquista dei territori nei pressi della città di Robotnye (regione di Zaporizhzhia). Sotto, il generale dei marines Mark A. Milley a colloquio con papa Francesco, il 21 agosto scorso.**



propone come massima apertura: «Quando saremo ai confini amministrativi della Crimea, penso che sia possibile forzare politicamente la smilitarizzazione della Russia sul territorio della penisola».

L'avversità di una parte dell'opinione pubblica europea a continuare un conflitto senza fine peserà sul rinnovo del parlamento di Strasburgo ai primi di giugno. Se le elezioni si tenessero oggi, i conservatori e riformisti europei di destra (Eco) diventerebbero il terzo gruppo europarlamentare. La destra punta a scalzare i socialisti dalla stanza dei bottoni,

ma bisogna tener conto degli umori nei confronti della Russia. «L'opinione pubblica polacca e delle nazioni scandinave oltre a quella dell'Est Europa sono schierate con l'Ucraina. Faglie interne si registrano nei tre Paesi principali, Germania, Italia e Francia. Ma alla fine, dopo il voto, i partiti hanno a che fare con la realpolitik e sul conflitto la linea di generale supporto a Kiev non verrà messa in discussione» spiega Marco Gombacci, docente di negoziazioni e diplomazia all'Università europea di Valencia. Il senatore repubblicano Lindsey Graham è la punta di lancia

## FRONTI CALDI

americana che vorrebbe spingere Zelensky a tenere le elezioni presidenziali alla normale scadenza nel prossimo anno. La legge marziale prevede il rinvio e il presidente ucraino ha fatto notare che il voto sarebbe complesso, sotto bombe e missili, e dovrebbe essere finanziato dall'Occidente. La popolarità di Zelensky è sempre alta e avrebbe la vittoria in tasca, ma l'«infowar» russa sta fabbricando materiale su un presunto «accordo segreto» tra il sindaco di Kiev, Vitaliy Klitschko, e rappresentanti repubblicani Usa per sostenerlo nelle elezioni presidenziali.

**La vera chiave di volta per il conflitto sarà il voto per la Casa Bianca nel novembre 2024**, tenendo conto che è sempre lo Zio Sam a sostenere il peso maggiore dell'appoggio a Kiev con oltre 75 miliardi di dollari di assistenza non solo bellica all'Ucraina. In giugno 89 membri repubblicani del Congresso hanno votato per tagliare 300 milioni di dollari di aiuti militari. Il 16 luglio Donald Trump ha spiegato in un'intervista: «Direi a Zelensky: "Basta. Devi fare un accordo". Direi a Putin: "Se non si trova un accordo daremo molto di più (all'Ucraina ndr). Concluderò l'affare in un giorno».

A parte le sparate del probabile candidato repubblicano, anche il presidente Joe Biden, in vista della campagna elettorale, sarà cauto sulla guerra. Secondo alcune indiscrezioni vorrebbe presentarsi alle primarie benedendo un piano di pace concreto per l'Ucraina. Non a caso il generale dei marines a quattro stelle, Mark A. Milley, capo di stato maggiore Usa, ha incontrato Papa Francesco in Vaticano il 21 agosto scorso. E hanno discusso molto di Ucraina. «Anche se vincessimo Biden dovrà considerare due anni di guerra e spese militari enormi» osserva Aldo Ferrari. «Se tornasse Trump ha già detto che metterà fine al conflitto. In ogni caso potrebbe vedersi una luce in fondo al tunnel».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GETTY IMAGES (3), REUTERS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



# Dagli istituti professionali agli Its: ecco la riforma del ministro Valditara

## Verso il Cdm

Pronto il progetto: sperimentazione dal 2024 con il 30% delle scuole

In arrivo il protocollo per garantire il rilancio degli istituti agrari

In arrivo in Consiglio dei ministri la riforma dell'istruzione tecnico-professionale, predisposta dal ministro Valditara, che fa nascere in Italia la nuova filiera formativa, destinata a coinvolgere istituti tecnici, professionali statali, percorsi Ifts, IeFp regionale e Its Academy. Il progetto partirà come sperimentazione dal 2024/25 e potrà coinvolgere fino a un massimo del 30% degli istituti attivi in regione. Contemporaneamente è in arrivo un protocollo per garantire un'offerta formativa aggiornata anche per gli istituti agrari.

**Claudio Tucci** — a pag. 5

## Filiera formativa tecnologica: ecco la riforma di Valditara

**Istruzione.** Dagli istituti tecnici professionali agli Its Academy una visione strategica unica per la formazione tecnico-professionale. La sperimentazione parte dal 2024 con il 30% delle scuole

### Claudio Tucci

Se non è una rivoluzione davvero poco ci manca. Il ministro dell'Istruzione e del merito, Giuseppe Valditara, dopo un approfondito confronto con regioni, parti sociali e stakeholders, è pronto a presentare in consiglio dei ministri (probabilmente la prossima settimana) la riforma di tutta l'istruzione tecnico-professionale. È pronto infatti il Ddl che fa nascere in Italia la nuova "filiera formativa tecnologico-professionale", destinata a coinvolgere in un'ottica di "campus" istituti tecnici, istituti professionali statali, percorsi Ifts, IeFp regionale e Its Academy.

Il progetto è ambizioso, partirà come sperimentazione dal 2024/25 e potrà coinvolgere fino a un massimo del 30% degli istituti tecnici e professionali attivi sul territorio regionale. I punti cardine della riforma

ma sono cinque: percorsi quadriennali, rilanciando in larga scala la sperimentazione delle superiori in quattro anni, anziché cinque, partita con Valeria Fedeli ma mai realmente decollata (oggi interessa appena 2/300 scuole in tutt'Italia). Rafforzamento delle materie di base, in particolare italiano e matematica. Apprendistato formativo e alternanza scuola-lavoro (potrebbe arrivare fino a 400 ore nel triennio. Docenze di esperti provenienti dal mondo produttivo e professionale per ampliare l'offerta didattica, in primis quella laboratoriale. Spinta all'internazionalizzazione con più scambi internazionali, visite e soggiorni di studio, stage all'estero.

Il modello che dovrà rappresentare la nuova filiera è il "campus" che, a livello di singolo territorio o distretto produttivo, potrà offrire agli studenti più percorsi di studio (ulteriori dettagli arriveranno con

successivi decreti ministeriali).

La prima caratteristica della nuova filiera è l'introduzione di percorsi quadriennali più due ulteriori annualità negli Its Academy (modello 4+2). La formazione di base sarà quindi di quattro anni ma con tutte le caratteristiche dei percorsi quadriennali già vigenti (e a organici invariati), e obbligo di raggiungere gli obiettivi specifici di apprendimento e le competenze previste dal profilo in uscita del quinto anno di corso (entro il termine del quarto anno). Specifici accordi tra Usr e regioni (che hanno competenze sulla formazione professionale) potranno far nascere "campus" dove aggregare tutte le scuole tecniche e professionali del territorio, per dar vita quindi a un polo formativo legato alle esigenze specifiche dei territori. Chi esce da un percorso IeFp regionale potrà iscriversi in un Its Academy, dopo una prova di va-

lutazione degli apprendimenti predisposta da Invalsi.

Un'altra caratteristica della nuova filiera, e in particolare del "campus", sarà la più ampia flessibilità didattica e organizzativa. La stretta connessione con il lavoro passa attraverso due elementi: il ricorso all'apprendistato formativo di primo livello (per studenti da 15 anni in su) e il potenziamento delle ore "on the job". Completano le novità della nuova "filiera formativa tecnologico-professionale" la forte connotazione internazionale e le docenze "esterne". Grazie all'autonomia scolastica scatterà un costante incremento di progetti di partenariato, attività di scambio, visite e soggiorni di studio, stage all'estero.

Spazio poi alla metodologia Clil (apprendimento dei contenuti delle attività formative programmate in lingua straniera) e ai professori che arrivano direttamente dal mondo del lavoro e delle professioni: per determinati moduli didattici estremamente tecnici e attività laboratoriali si potranno chiamare docenti esterni. Che saranno assunti con contratti di prestazione d'opera annuali (o per il periodo di cui ce n'è bisogno), senza "intaccare" l'organico docente assegnato al singolo istituto e la titolarità dei docenti sulle cattedre.

Un'altra novità fondamentale è che si istituisce, all'interno del ministero dell'Istruzione e del merito, una struttura tecnica di livello

dirigenziale generale per la promozione della filiera formativa tecnologico-professionale, dopo 10 anni dalla soppressione del Dg Istruzione tecnica operata da Mariachiara Carrozza in ossequio a una spending review (piuttosto miope). Questa unità avrà anche il compito di stimolare e valorizzare ricerca, brevettazione e trasferimento tecnologico all'interno della intera filiera tecnologico-professionale.

«Regioni e parti sociali avranno un ruolo strategico nel decollo e nell'attuazione di questa sperimentazione - è il ragionamento del ministro Valditara -. Non possiamo più permetterci una scuola slegata dal mondo del lavoro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Le novità

1

### Modello 4+2

Arriva la filiera formativa tecnologico-professionale, destinata a coinvolgere in un'ottica di campus istituti tecnici, istituti professionali statali, percorsi Ifts, leFp regionale e Its Academy. Si introducono percorsi quadriennali più due ulteriori annualità negli Its Academy (modello 4+2). Specifici accordi tra Usr e regioni potranno far nascere "campus" dove aggregare tutte le scuole tecniche e professionali del territorio

2

### Docenti dalle imprese

La stretta connessione con il lavoro passa per il ricorso all'apprendistato formativo e il potenziamento delle ore "on the job". Si apre poi ai docenti che arrivano dal mondo del lavoro e delle professioni: per determinati moduli didattici estremamente tecnici e attività laboratoriali si potranno chiamare docenti esterni. Che saranno assunti con contratti di prestazione d'opera annuali, senza "intaccare" l'organico degli insegnanti

3

### Spinta a lingue ed estero

Un'altra caratteristica della nuova filiera, e in particolare del "campus", sarà la più ampia flessibilità didattica e organizzativa. Grazie all'autonomia scolastica scatterà un costante incremento di progetti di partenariato, attività di scambio, visite e soggiorni di studio, stage all'estero. Spazio poi alla metodologia Clil (apprendimento dei contenuti delle attività formative programmate in lingua straniera)



**Programmi quadriennali con rafforzamento delle materie di base e 400 ore di apprendistato e alternanza scuola-lavoro**



DAI PRIMI ACCERTAMENTI RISULTA CHE LE FORCHE INSTALLATE SULL'ESCAVATORE NON ERANO IDONEE PER QUEL PESO

# Operaio travolto in porto da new jersey, dubbi sulla formazione dei lavoratori

Resta grave Pietro Greco, 67 anni. I sindacati: «Inaccettabile una mansione così pericolosa a quell'età»

**Daniilo D'Anna**

Non ci sono ancora indagati per l'incidente sul lavoro avvenuto lunedì pomeriggio nel cantiere di Parco Rugna, accanto a Calata Bettolo, dove è rimasto ferito gravemente l'operaio di 67 an-

## Primi interrogatori condotti dagli ispettori della Asl, pronti gli avvisi di garanzia

ni Pietro Greco. L'uomo resta ricoverato in rianimazione al San Martino, in prognosi riservata.

Al vaglio degli inquirenti, coordinati dal pubblico ministero Daniela Pischetola, ci sono tuttavia le mansioni che sono state assegnate alla vittima e al suo collega: potevano svolgerle? E ancora: avevano avuto una corretta formazione? Intanto continuano gli accertamenti tecnici: dopo aver sequestrato l'area dove è avvenuto l'incidente, gli investigatori potrebbero far partire i

primi avvisi di garanzia. Necessari per effettuare gli accertamenti tecnici sulla manovra compiuta per spostare il new jersey da cui è stato travolto Greco, che da terra aveva il compito di seguire l'operazione che il collega stava effettuando con un mini escavatore, dotato di forche anziché di pinze. Gli investigatori dell'Ufficio prevenzione sicurezza ambienti di lavoro della Asl3, guidati dall'ingegnere Gabriele Mercurio, devono appurare se quel blocco di cemento con la rete metallica (incluso nella recinzione che doveva delimitare un cantiere) doveva essere spostato diversamente. Ovvero se quel muletto non fosse indicato per un oggetto del genere. In particolare, il tipo di forche montate sul mezzo non viene ritenuto idoneo per un'azione del genere, perché della dimensione sbagliata: una volta inserite nelle scanalature, le barre metalliche non hanno aggranciato correttamente il jersey. Tant'è vero che la barriera, appena è stata sollevata, si è prima inclinata e

poi si è abbattuta sul lavoratore edile che si trovava sotto. Greco, forse per ripararsi, ha perso l'equilibrio ed è caduto battendo violentemente la testa. Oltre all'area di Parco Rugna, il sostituto procuratore Pischetola ha disposto il sequestro dell'escavatore, delle forche e del new jersey.

Presto potrebbe chiedere a un consulente di valutare se il muletto fosse il veicolo più idoneo a sollevare una barriera del genere. In particolare con la strumentazione che aveva in dotazione: le barre installate, di solito, servono per movimentare i pallet nei magazzini. Bancali che, però, hanno un incastro differente da quello di un jersey. Da qui la mancata stabilità. Per questo gli indagati nella prima fase d'inchiesta potrebbero essere più di uno, anche se la Procura preferisce non sbilanciarsi perché gli ispettori della Asl hanno inviato una prima informativa sull'accaduto e soltanto nei prossimi giorni produrranno il documento completo. Ma già con a valle della prima an-

notazione il pubblico ministero potrebbe accelerare.

## «TROPPI RISCHI IN SERVIZIO»

Intanto resta la forte preoccupazione per le condizioni di Greco, dipendente della Centro meridionali costruzioni srl, ditta che si sta occupando dei lavori affidati dall'Autorità di sistema portuale. Il San Martino ieri mattina ha diramato un primo bollettino medico: «La Direzione sanitaria - recita la nota - informa che l'operaio di 67 anni rimasto vittima di incidente sul lavoro nel porto di Genova presenta un politrauma con grave trauma cranico. Sottoposto a ventilazione meccanica e monitoraggio intensivo, le sue condizioni restano gravi. La prognosi è riservata». I sindacati invece insistono sull'età del lavoratore: «A 67 anni nessun operaio dovrebbe correre rischi di questo tipo, soprattutto con le dinamiche sempre più frenetiche del porto», hanno commentato Fabio Servi dei e Mirko Trapasso, rispettivamente segretario confederale Uil Liguria e segretario generale Feneal Uil Liguria. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il new jersey abbattuto e, a sinistra, il mezzo da lavoro che è stato sequestrato





20 SETTEMBRE - CONVEGNO UNIONE CRISTIANA IMPRENDITORI E DIRIGENTI

# Lavoro, formazione e competenze: la Liguria è pronta a questa sfida?

**"La situazione economica e del lavoro in Liguria. Gap di competenze e formazione"** è il tema del convegno organizzato dall'Unione Cristiana agli imprenditori e Dirigenti (UCID) di Genova in programma **mercoledì 20 settembre dalle 17 alle 19.30 a Palazzo della Meridiana** (Salita di San Francesco 4, Genova).

In un periodo caratterizzato da veloci mutamenti economici e tecnologici, l'ambiente lavorativo richiede un adattamento continuo e l'acquisizione di competenze sempre più sofisticate.

Alla luce di questa situazione, l'evento mira ad esaminare l'importante questione della preparazione per il futuro del lavoro in Liguria.

Questo obiettivo sarà affrontato sulla base dei risultati emersi dalla recente ricerca condotta da The European House Ambrosetti, che analizza le priorità e le sfide per garantire un futuro competitivo per la Regione Liguria.

Il programma della giornata è stato pensato al fine di fornire una panoramica completa degli aspetti chiave legati a questa sfida.

L'evento sarà aperto da **Davide**

**Viziano**, Presidente di Ucid Liguria, **Andrea Beneduti**, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria, insieme a **Mario Mascia**, Assessore allo Sviluppo Economico e Urbanistica del Comune di Genova, introdurranno il convegno, condividendo le loro prospettive sulle strategie per affrontare le sfide economiche attuali.

**Don Massimiliano Moretti**, Cappellano del Lavoro e Assistente Ecclesiastico UCID Liguria, condividerà le considerazioni sul tema che sono maturate nell'Arcidiocesi.

Gli elementi generali di contesto saranno presentati da **Alessandro Tripoli**, Area Leader di The European House Ambrosetti, il quale fornirà una visione chiara dei dati e delle prospettive economiche e lavorative in Liguria.

**Marina D'Andre**, Responsabile dell'Area Lavoro presso la Camera di Commercio di Genova, presenterà i dati e le previsioni occupazionali delle imprese liguri per il 2023 e le prospettive per gli anni seguenti.

La conferenza si sposterà quindi sul ruolo cruciale delle istituzioni educative con interventi di **Ales-**

**sandro Clavarino**, Dirigente dell'Ufficio Scolastico Regionale della Liguria, e **Mario Marchese**, Prorettore dell'Università di Genova, i quali condivideranno riflessioni sul modo in cui scuole e università contribuiscono a colmare il divario di competenze.

La tavola rotonda finale, che riunirà **Paolo Sottili**, Direttore Generale di ALFA Liguria, **Claudio Oliva**, Direttore del Job Centre Genova, **Claudio Banci**, Responsabile delle Politiche Attive del Lavoro di Confindustria, e **Paola Bavoso**, Segretaria Confederale CISL Liguria delegata alle politiche e al mercato del lavoro, affronterà le criticità esistenti e proporrà soluzioni per affrontare le sfide legate alle competenze lavorative.

La giornata si chiuderà con l'intervento di **Luca Barigione**, Presidente UCID Genova, che offrirà una prospettiva sintetica e ispiratrice sugli argomenti trattati durante il convegno.

Alla fine dell'evento, sarà offerto un momento di convivialità con un aperitivo, offrendo l'opportunità di continuare le discussioni e costruire reti di contatti preziose.

## Programma

“La situazione economica e del lavoro in Liguria.

Gap di competenze e formazione”

Mercoledì 20 settembre 2023 – ore 17 - 19.30

Palazzo della Meridiana, Salita di San Francesco 4

**Apertura e benvenuto** - **Davide Viziano**, Presidente UCID Liguria; **Andrea Beneduti**, Assessore allo sviluppo economico della Regione Liguria; **Mario Mascia**, Assessore allo sviluppo economico e urbanistica del Comune di Genova; **Don Massimiliano Moretti**, Cappellano del lavoro - Assistente ecclesiastico Ucid Liguria.

**Introduzione al tema del convegno. Contesto e scenari**

**Alessandro Tripoli**, Area Leader - The European House Ambrosetti - *Presentazione dei dati e delle prospettive economiche e lavorative in Liguria.*

**Marina D'Andre**, Responsabile Area Lavoro Camera di Commercio - *Previsioni occupazionali delle imprese in Liguria per il 2023 e gli anni seguenti*

**Il ruolo di Scuola e Università**

**Alessandro Clavarino**, Dirigente dell'Ufficio Scolastico Regionale della Liguria; **Mario Marchese**, Prorettore dell'Università di Genova

**Tavola Rotonda: Criticità e proposte**

**Paolo Sottili**, Direttore Generale ALFA Liguria; **Claudio Oliva**, Direttore Job Centre Genova; **Claudio Banci**, Responsabile Politiche attive del Lavoro Confindustria; **Paola Bavoso**, Segretaria Confederale CISL Liguria delegata alle politiche e al mercato del lavoro.

Moderata **Francesca Di Palma**, Giornalista de Il Cittadino.

Conclusioni - **Luca Barigione**, Presidente UCID Genova.





INTERVENTO DELL'EX PRESIDENTE DI CONFETRA E OGGI IN CONFINDUSTRIA TOSCANA

# L'organizzazione del lavoro sui porti

Che per le valutazioni sui prepensionamenti - L'aumento eventuale dell'occupazione sulle banchine legato a fattori più che altro internazionali - Necessaria l'integrazione dei poteri delle AdSP anche sul tema dei prepensionamenti degli art. 16 e 17



Nereo Marcucci

LIVORNO – A fine agosto, in una delle tante occasioni di dibattito politico che accompagnano l'ormai eterna campagna elettorale in vista delle elezioni europee (festa livornese dell'Unità) l'ex presidente dell'AdSP del Tirreno Nord, poi presidente nazionale di Confetra, oggi presidente della componente portuale in Confindustria Toscana con altri incarichi nel gruppo Neri, ha svolto un interessante intervento sui temi dello shipping di oggi e domani.

Significativo nell'occasione anche l'intervento di Pasquale Legora De Feo – ad di Conateco Napoli (Aponte) e presidente di Fise Uniport (l'Associazione che raggruppa tutti i terminal merci e passeggeri di Aponte) il cui incipit è stato "per molteplici ragioni i traffici non sono destinati ad aumentare"... non tanto perché confermano la mia analisi (magra soddisfazione) ma perché giustificano la discussione sul

(segue a pagina 8)

## L'organizzazione del lavoro

futuro del lavoro (che ovviamente non può seguire le montagne russe dell'andamento dei traffici).

Ecco l'abstract dell'intervento di Nereo Marcucci.

\*\*\*

Una considerazione generale: Non credo anch'io che l'offerta di occasioni di lavoro nei porti e più in generale nella logistica sia destinato a crescere.

Attività portuali e logistica sono segmenti di un'economia derivata

secondo una ricerca – purtroppo datata – dell'Università di Brescia, alle politiche delle shipping lines, tornate di nuovo al blank sailing, e comprensibilmente a modulare le loro attività sulla domanda che sconta per famiglie ed imprese gli effetti dell'inflazione e del costo del danaro.

Anche per queste brevissime e non esaustive ragioni Confindustria richiede interventi europei e nazionali anticiclici e continua sostenere con le Istituzioni locali il rilancio di manifattura e logistica.

Il sistema portuale non si schioda dalle 500 mio tonn/ che ogni anno dal 2010 al 2022 sono state movimentate nei porti nazionali.

Ancora una volta si ritiene che si possano aumentare i traffici (e l'occupazione) intervenendo con alcune riforme a proposito delle quali un attento osservatore ha scritto "che non si può certo dire che oggi il governo italiano non abbia idee per la riforma della portualità, semmai ne ha troppe. Sfortunatamente però avere troppe idee, in contraddizione tra loro, è come avere nessuna idea realistica e concreta." L'auspicio è quindi che si faccia chiarezza.

Torno al tema della giornata: l'organizzazione del lavoro nei porti.

Sarebbe necessario troppo tempo per affrontare il tema cruciale sul futuro quantitativo e qualitativo dell'offerta di lavoro portuale conseguente ai cambiamenti, per quanto graduali, dovuti all'introduzione di automazioni e digitalizzazione in un contesto caratterizzato dalle

integrazioni orizzontali e verticali delle attività da parte delle SSSL.

Sull'argomento avverto la necessità di una valutazione laica del rapporto tra innovazione nella supply chain e sostenibilità sociale per le comunità locali per arrivare – se ve ne fossero le condizioni – a generalizzare le riflessioni portate poco fa dai D'Agostino, Cascetta, Russo per creare lavoro nuovo e buono considerando il porto non solo il luogo dei traffici.

Sull'organizzazione del lavoro nei porti – nell'ambito della annunciata riforma – chiederei l'applicazione della VIR (DPCM 169/2017) cioè l'analisi e la Verifica dell'Impatto della Regolamentazione sulle novità introdotte sul tema dell'"autoproduzione" e su quelle introdotte con il Decreto legislativo 169 che ha normato il Piano Organico del Porto.

Per quel che vale la mia valutazione è che l'impianto che regola l'o.d.l. imperniato su tre componenti corrisponda alle necessità delle imprese e sia garanzia, salvo eccezioni, di lavoro buono.

Ritengo invece che, anche a prescindere da una più compiuta riforma e quindi con interventi normativi ad hoc, siano da integrare gli strumenti a disposizione delle AdSP a valle delle analisi del Piano Organico del Porto funzionali al ricambio generazionale nei porti ponendo due questioni principali.

1) Se sia sufficiente l'attuale dotazione di strumenti normativi/economici perché l'Autorità possa significativamente intervenire quando certifica, sulla base di evidenze condivise dalle associazioni di rappresentanza delle Imprese e dei Lavoratori, che un certo numero di lavoratori degli Artt. 16 e 17 – proprio

a causa del lavoro svolto – risultano parzialmente o totalmente inidonei alla mansione e quali strumenti può utilizzare per aiutare il ricambio generazionale senza danni economici per quei lavoratori che, vicini alla pensione, siano volontariamente disponibili ad anticiparla?

Migliorando la loro condizione di vita e probabilmente anche produttività e sicurezza del lavoro.

2) Quali strumenti – rispettosi del diritto costituzionale delle Aziende a definire la propria organizzazione – ha l'Autorità quando per servire vettori di sempre maggiori dimensioni e minor numero di tocche? È necessaria una quantità di forza lavoro che rende "labile" la distinzione cristallizzata tra appalto di servizi art 16 e affitto di manodopera art.17?

Ritengo infine che si debba integrare l'attuale normativa in modo da aiutare il ricambio generazionale al quale accennavo al punto 1 aiutando anche il superamento graduale della distonia indicata al punto 2 suscettibile, per varie ragioni, di creare difficoltà economiche insuperabili a quelle imprese, ai loro lavoratori e quindi al sistema portuale.

QUARANTADUE POSTI DISPONIBILI IN FRIULI-VENEZIA GIULIA

# Costa Crociere cerca personale



TRIESTE – Riparte la selezione di nuovo personale per Costa Crociere in Friuli-Venezia Giulia. Questa volta i profili professionali ricercati dalla compagnia italiana per lavorare a bordo delle sue navi sono quelli di addetto all'accoglienza/receptionist, amministrativo e grafico. I posti disponibili sono 42 in tutto, di cui 15 per il profilo di operatore dell'accoglienza/receptionist, 15 per quello di amministrativo di bordo e 12 per il profilo di grafico.

I candidati idonei saranno

selezionati con il supporto dei Centri per l'impiego della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia e avviati a un periodo di formazione gratuita per acquisire le competenze specifiche e i brevetti necessari alla navigazione. I corsi di formazione sono un esempio tangibile dell'impegno di Costa Crociere per la crescita del territorio, sempre nell'ottica della promozione di un turismo sostenibile e del potenziamento delle località raggiunte dalla compagnia, così come delineato nel Manifesto di Costa Crociere per

un turismo sostenibile, di valore e inclusivo. Al manifesto Costa ha aderito nell'agosto 2021 anche Massimiliano Fedriga, Governatore della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia. Gli interessati possono candidarsi entro il 25 settembre sul portale regionale <https://offertelavoro.regione.fvg.it/>. I curriculum vitae pervenuti saranno valutati dai preselettori del Centro per l'Impiego e i candidati in possesso dei requisiti richiesti potranno partecipare alle selezioni, che si articoleranno in tre differenti sezioni: una prova scritta, il 2 ottobre, in modalità online; una prova linguistica e psicoattitudinale, il 3 e 4 ottobre, sempre in modalità online; e infine, il 5 e 6 ottobre, i colloqui e le prove pratiche, in presenza, a Trieste. I profili che supereranno le selezioni saranno ammessi ai corsi di formazione organizzati dalla Regione in collaborazione con Enaip Fvg. I corsi, di durata compresa tra le 408 e le 464 ore, formeranno le competenze richieste dai diversi ruoli. Parte della formazione si svolgerà presso enti accreditati fuori regione per il rilascio dei brevetti obbligatori per lavorare a bordo delle navi. Una volta conclusa la fase formativa, la compagnia invierà ai profili idonei le proposte di assunzione, che prevedono contratti a tempo determinato CCNL marittimi di 4/6 mesi, prorogabili. Tra i requisiti richiesti ci sono, per tutti i profili ricercati, il diploma di scuola secondaria di secondo grado o un diploma professionale (quadriennale), oltre alla conoscenza della lingua inglese a livello non inferiore a B1. Per gli addetti all'accoglienza/receptionist e i grafici è necessaria anche la conoscenza di almeno una seconda lingua straniera fra tedesco, francese e spagnolo a livello non inferiore a B1, mentre per gli amministrativi la conoscenza di almeno una seconda lingua straniera fra tedesco, francese e spagnolo a livello non inferiore a A2. Per candidarsi è inoltre necessario essere disoccupati e residenti o domiciliati in Friuli-Venezia Giulia.

Crociere: il rapporto ambientale dell'associazione degli armatori

# Elettricità da banchina, sono pronte 120 navi ma solo il 2% dei porti

## IL DOSSIER

Alberto Quarati / GENOVA

La Clia, l'associazione internazionale del settore crocieristico, presenta oggi rapporto il Global Cruise Industry Environmental Technologies and Practices del 2023, in cui si fa il punto sulla transizione ecologica del settore e da cui emerge un netto cambio di marcia con il passato.

Secondo il portafoglio ordini attualmente in corso, i 62 miliardi di dollari investiti dalle compagnie dal 2019 a oggi consentiranno la costruzione di 44 nuove navi nei prossimi cinque anni, di cui 25 alimentate a gas naturale liquefatto.

Non solo: sotto il profilo dell'elettrificazione di banchina intanto, ad oggi sono 120 le navi di armatori iscritti alla Clia (il 46% del totale della flotta mondiale) predisposte per poter prendere la corrente da terra una volta ormeggiate in porto. Nel 2028, dice il rapporto, si prevede saranno più di 210, con l'obiettivo di arrivare al 2035 con tutta la flotta Clia predisposta per questo tipo di alimentazione.

Tuttavia, solo 32 porti nel mondo (erano 29 nel 2022) hanno almeno una banchina che può fornire elettricità da terra: si tratta di meno del 2% degli scali di tutto il pianeta, e come si vede, la progressione anno su anno dell'infrastrutturazione è piuttosto lenta, an-

che alla luce del fatto che - per quanto riguarda l'Europa - il programma Fit for 55 dell'Ue prevede che entro il 2030 i principali porti del Continente dovranno essere dotati di energia elettrica a terra. «Per raggiungere i nostri ambiziosi obiettivi ambientali sono necessari consistenti investimenti, sia pubblici che privati - commenta Pierfrancesco Vago, chairman della Clia -. Il comparto crocieristico, parte del più ampio settore marittimo, sta facendo la sua parte, ma abbiamo bisogno che le istituzioni sostengano i nostri sforzi nella ricerca e che stabiliscano un quadro normativo chiaro e stabile, in modo che tutta la filiera possa programmare e svolgere il lavoro necessario».

Anche nell'ambito dei carburanti alternativi le compagnie stanno sperimentando sempre di più. Secondo il rapporto, oggi quattro navi da crociera di armatori iscritti alla Clia già usano biofuel rinnovabili come sistema di alimentazione, mentre altre quattro sono già in costruzione. Inoltre, 24 navi stanno attualmente testando biocarburanti e altre due stanno sperimentando carburanti sintetici a base di carbonio. Sette unità di nuova costruzione saranno alimentate con carburanti a zero emissioni di carbonio, tra cui cinque navi a metanolo verde e due a idrogeno verde. Il 15% delle nuove navi che entreranno in servizio nei prossimi cinque anni sarà poi dotato di batterie di accumulo o di

celle a combustibile, così da consentire la generazione di energia ibrida. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pierfrancesco Vago

## Alimentazione elettrica da terra

### La situazione in Europa

#### Infrastrutture attive

|  |               |   |
|--|---------------|---|
|  | Germania      | Amburgo, Kiel, Rostock                          |
|  | Norvegia      | Bergen, Flam, Karmsund, Kristiansand, Trondheim |
|  | Svezia        | Verko   |
|  | Gran Bretagna | Southampton                                     |

#### Infrastrutture finanziate

|  |          |   |
|--|----------|---|
|  | Francia  | Marsiglia                                 |
|  | Italia   | Civitavecchia, Livorno, Genova, La Spezia |
|  | Norvegia | Alesund, Stavanger, Tromso                |
|  | Spagna   | Cadice                                    |

#### Infrastrutture pianificate

|  |               |                         |
|--|---------------|-------------------------|
|  | Danimarca     | Aarhus                  |
|  | Estonia       | Tallinn                 |
|  | Francia       | Le Havre, Nizza, Tolone |
|  | Germania      | Brema                   |
|  | Grecia        | Heraklion               |
|  | Malta         | La Valletta             |
|  | Paesi Bassi   | Amsterdam, Rotterdam    |
|  | Norvegia      | Haugesund, Oslo         |
|  | Spagna        | Barcellona, Bilbao      |
|  | Svezia        | Stoccolma               |
|  | Gran Bretagna | Portsmouth, Tyne        |

Fonte: Clia, 2023

WITHUB

## GENOVA, IL PIANO DI SUPERBA

Emanuele Rossi

## Depositi chimici in porto Bucci: «Andiamo avanti» È scontro in Comune

Il sindaco di Genova Bucci non arretra sul progetto di trasferire in porto i depositi chimici, nonostante i dubbi sulla sicurezza e la necessità di una Via nazionale. «Chiederò al ministro di accelerare». Lite in Consiglio comunale. **L'ARTICOLO/PAGINA 17**

Genova, il sindaco: «Siamo contrari all'opzione zero, la Via sia veloce». Tensioni in Consiglio, la minoranza esce dall'aula

# Bucci non arretra sui Depositi chimici «Chiederò al ministero di accelerare»

## IL CASO

Emanuele Rossi / GENOVA

«Questa giunta non fa retro-marcia». Marco Bucci scandisce bene le parole, in consiglio comunale. «Ogni approfondimento sulla sicurezza ben venga, ma siamo contrari all'opzione zero che è una rinuncia di responsabilità. Ci vorranno due anni invece che uno? Pazienza. Il nostro obiettivo è la ricollocazione e non molliamo: abbiamo tempo fino a giugno 2027». Di fronte all'uno-due incassato sul fronte del trasferimento dei depositi di Superba e Carmagnani, (con il rinvio alla valutazione di impatto ambientale nazionale e i rilievi sulla sicurezza del Ctr) il sindaco e la sua maggioranza decidono di fare quadrato. E anche le perplessità tutt'altro che nascoste del vice ministro ai trasporti

Edoardo Rixi si trasformano in un semplice emendamento della Lega che ricorda come la scelta finale compete all'Autorità portuale. Non solo: Bucci spera ancora di evitare - o velocizzare - il passaggio al ministero dell'Ambiente: «Ne parleremo con il ministro (Pichetto Fratin, ndr) venerdì quando verrà a Genova: come ha detto una delle aziende coinvolte si tratta di un adeguamento tecnico funzionale». E quindi non richiederebbe la valutazione ministeriale.

Ma al termine di tre ore di discussione in consiglio comunale si finisce come si è cominciato: la minoranza esce dall'aula in polemica (con l'eccezione di Mattia Crucio) e la maggioranza vota compatta la sua mozione, presentata dal capogruppo di Vince Genova Paolo Gozzi. Un documento in cui si ribadisce per l'ennesima volta la volontà di spostare i depositi chimici da Mulledo, il diritto-dovere del Comune di esprimersi sul tema

e il fatto che l'unica proposta emersa sino ad oggi sia quella di Ponte Somalia. «Se un'alternativa a tale proposta esiste, deve emergere ora» conclude Gozzi, altrimenti «è nostro dovere procedere in tal senso. A fronte delle decisioni tecniche, è doverosa un'accelerazione delle decisioni politiche».

I consiglieri di opposizione danno battaglia e il clima si scalda: Simone D'Angelo, Pd, attacca la giunta: «Nel 2015 il Puc aveva già previsto la delocalizzazione. Bucci è commissario alla ricostruzione e sarà commissario alla Diga, gestisce tre miliardi di euro, come è possibile un fallimento del genere? Ci sono 30 milioni a disposizione, troviamo un'altra soluzione. Gli spazi in porto ci sono, ma non si vogliono toccare le concessioni di chi vi finanzia la campagna elettorale».

Tra il sindaco e il suo sfidante alle comunali, Ariel Dello Strologo, va in scena una botta e risposta: «Era nel

Cda di Superba che ha fatto sua la proposta di delocalizzazione, ora firma una mozione per contestarla. Con chi sto parlando?», dice Bucci. Dello Strologo interviene per replicare e puntualizzare: «La soluzione di Ponte Somalia non è corretta e non è procedibile. Questa è la situazione oggi, i pronunciamenti tecnici amministrativi lo dicono. Come Cda di Superba avevo aderito all'ipotesi proposta dal sindaco, ma ovviamente sul presupposto che fosse compatibile con le regole tecniche e amministrative, prime fa tutte quelle relative alla sicurezza. Era il risultato finale di lunghe delusioni provenienti dagli ostacoli frapposti negli anni dalla città e dalla comunità portuale. Deve essere chiaro che una soluzione alternativa migliore sarebbe andata bene anche a Superba. Avevamo sperato nel carbonile dell'Enel, poi guarda caso finito a Spinelli». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



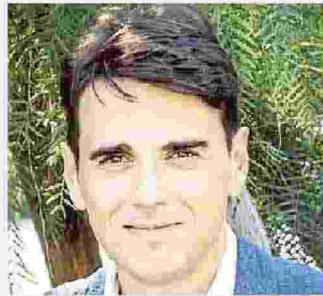
L'area di Ponte Somalia dove il Comune vorrebbe trasferire i depositi chimici

FORNETTI



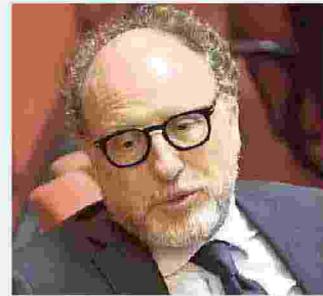
**MARCO BUCCI**  
SINDACO  
DI GENOVA

«Parleremo con il ministro quando verrà a Genova, perché si tratta di un adeguamento tecnico funzionale»



**PAOLO GOZZI**  
CAPOGRUPPO  
VINCE GENOVA

«Se esiste un'alternativa emerge ora, altrimenti è nostro dovere procedere senza rinvii»



**ARIEL DELLO STROLOGO**  
CAPOGRUPPO  
GENOVA CIVICA

«Ponte Somalia è una soluzione non corretta e non procedibile, anche l'azienda sperava in un'altra collocazione»

## I due nodi: valutazione ambientale a Roma e lo stop al progetto per motivi di sicurezza



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



I quattro imprenditori spezzini ai quali è stata assegnata la gestione hanno fissato il cronoprogramma per l'apertura

# Calata Paita prenderà vita in primavera «I primi appuntamenti a San Giuseppe»

## IL PROGETTO

Laura Ivani / LA SPEZIA

**L**a stagione degli eventi sulla nuova Calata Paita verrà inaugurata con la Fiera di San Giuseppe 2024. È l'obiettivo che si sono posti gli imprenditori spezzini cui è andata l'assegnazione dei primi 5 mila metri quadrati dell'area affacciata sul mare, per creare un nuovo quartiere della città affacciato sul mare. Un quartiere con negozi, ristoranti, aree verdi. E un teatro-palco per concerti vista Golfo dei Poeti. Ci sarà un grande portale luminoso, all'ingresso dell'area, a segnalare a turisti e spezzini le attività presenti. Nel progetto che è stato presentato al bando per la concessione demaniale dell'area, emanato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, viene dettagliata la destinazione d'uso dei singoli spazi. E i tempi attraverso cui il progetto andrà a regime. La concessione, con un canone che supera i 44 mila euro all'anno e che verrà confermata nei prossimi giorni dopo l'iter burocratico previsto, è andata a quattro imprenditori spezzini riuniti sotto Cat Confcommercio.

Nelle prossime settimane verrà costituito un consorzio che si occuperà del coordinamento, della gestione e della manutenzione dell'area per i prossimi 8 anni. Dopo una prima apertura "soft", l'apertura estiva completa dal mattino fino a sera è prevista a partire dal prossimo mese di aprile. L'obiettivo è comunque garantire poi aperture anche nel periodo invernale, in corrispondenza di eventi e date particolari. Uno dei box prefabbricati verrà destinato, non a caso, a uno spazio mostre. Un luogo di cultura e confronto, dove potranno essere presentati libri e proiettati filmati. La fase progettuale, secondo il cronoprogramma fornito dagli imprenditori, si concluderà a dicembre. En-



Calata Paita rappresenta il primo passo verso la realizzazione del water front

tro la fine dell'anno verranno selezionati e contrattualizzati i partner commerciali che occuperanno i manufatti. Ma sarà anche pianificata una strategia di marketing e comunicazione, oltre al design, la programmazione artistica e la sinergia nell'offerta culinaria. L'obiettivo è arrivare a un «solido sistema gestionale comune». Gli imprenditori in questione sono già da anni nel settore. Si tratta di Laura Porcile (Ditta individuale), presidente provinciale di Terzario Donne, Marina Riolino (Ditta Mana), chef apprezzata del ristorante vegano e sostenibile Origami e impegnata nella Federazione Italiana dei Pubblici Esercizi, Simone Vezzoni (Simone Vezzoni Srl), storico commerciante della città e titolare dei negozi Sergio Vezzoni Calzature, presidente provinciale di Federmoda Confcommercio, Umberto Bonanni (Tag srl) esperto nell'organizzazione di eventi di respiro interna-

zionale come il Pistoia Blues, il Beat Empoli Festival, ma anche locale, come il Pop Eye, la Festa della Marineria e l'Estate Sarzanese. «L'assegnazione rappresenta un primo passo verso il futuro della Calata Paita, che dopo 133 anni ritorna alle funzioni urbane - ha commentato il sindaco Pierluigi Peracchini -. Un passo avanti concreto nella gestione della movida, che si aggiunge all'operazione Pinetina e al Dialma Ruggiero. Le giovani generazioni hanno a disposizione un altro luogo che possono frequentare nelle ore notturne.

Il prossimo passo prevede l'inizio dei lavori per la stazione crocieristica a Novembre. Continueremo creare le condizioni per lo sviluppo di "Aspettando il Waterfront", seguendo la linea che abbiamo tracciato nel 2018 con lo storico accordo firmato al Castello San Giorgio tra il Comune della Spezia, la Regione Liguria, l'Agenzia del Demanio

e l'Autorità di Sistema Portuale. Una sinergia tra enti con cui abbiamo disegnato il nuovo volto di questa città. Auguro buon lavoro agli imprenditori locali che si sono aggiudicati la concessione degli spazi». La fase operativa del progetto arriverà nel 2024, tra gennaio e marzo, con l'allestimento da parte di tutti gli operatori coinvolti dei manufatti e l'inizio della campagna di marketing per lanciare l'apertura degli esercizi e l'avvio degli eventi. Un'apertura «soft» viene prevista durante il periodo della Fiera di San Giuseppe, 19 marzo, e per le settimane successive con aperture speciali ed eventi musicali e artistici. Da metà aprile via all'apertura estiva completa, con «apertura giornaliera durante i giorni infrasettimanali, nonché serale nei fine settimana. La nostra offerta di intrattenimento, sia artistico che culturale, sarà messa in primo piano. Questa fase rappresenta l'apogeo del nostro

progetto - spiegano gli imprenditori -, quando l'area diventerà un punto di riferimento costante per i cittadini e un'attrazione irresistibile per i visitatori». Le aperture verranno poi definite in base all'andamento delle prime stagioni turistiche. Si punta a trasformare questo spazio, occupato fino a poco tempo fa dai container, in «un centro di vita sociale, che favorisce l'interazione tra cittadini e visitatori». Ma l'obiettivo è anche promuovere le attività locali «incentivando l'imprenditorialità e creando posti di lavoro», ma anche valorizzando la cultura, puntando alla sostenibilità ambientale, coinvolgendo città e istituzioni. Dei 14 box presenti sull'area, tre sono già destinati alla ricollocazione di altre attività come previsto dall'Authority: in particolare un bar presente dentro il porto e un ristorante in zona ponte Revel che verranno spostati per lavori. Tre manufatti ospiteranno bagni pubblici, sempre aperti.

Negli altri sono previsti bar enoteca a cura del consorzio, pizzeria e farinata, bistrot con paninoteca e insalate a cura del consorzio, bar per colazioni, gelati e brunch, una friggitoria, un negozio, un'altra attività di vendita da definire e lo spazio espositivo. Nell'area verranno aggiunti inoltre tre piccoli chioschi che avranno funzione di info point e punti cassa per le attività: uno sarà all'ingresso, un altro tra i box e un terzo sarà utilizzato per gli eventi. Negli spazi comuni arriveranno «ombrelloni, tavoli e sedie di servizio per l'area ristorazione. L'area di fronte al mare verrà destinata a solarium e a zona relax, con l'allestimento di comodi salotti che si affacciano sulla riva del mare. All'interno della piazza, verrà allestito un palco in maniera permanente». Anche la manutenzione sarà gestita dal consorzio, che ha predisposto una serie di interventi su aree verdi, aree comuni, impianti, oltre a eventuali necessità straordinarie. —



Calata Bettolo

# Infortunio in porto sempre grave l'operaio 67enne la procura fa sequestrare l'area

Il fascicolo è sulla scrivania del pubblico ministero Daniela Piscetola. Che in primis aspetta aggiornamenti dall'ospedale San Martino. Dove è sempre ricoverato in prognosi riservata Pietro Greco, l'operaio edile di 67 anni colpito da una barriera jersey lunedì pomeriggio dentro il porto di Genova.

L'ultimo bollettino diffuso ieri mattina segnalava «politrauma con grave trauma cranico, sottoposto a ventilazione meccanica e monitoraggio intensivo, le sue condizioni restano gravi. La prognosi è riservata». È logico che il tipo di indagine e i prossimi passi da compiere da parte degli inquirenti siano legati a doppio filo alla battaglia che Greco sta combattendo nel netto di terapia intensiva del Policlinico. Ancora non è stato iscritto alcun nome sul registro degli indagati. In ogni caso nel frattempo il pubblico ministero ha fat-

to scattare i primi sequestri: l'area di Parco Rugna, accanto a calata Bettolo, l'escavatore che stava guidando il collega di Greco e naturalmente il jersey caduto dallo stesso macchinario prima di travolgere il 67enne.

Ora i funzionari dell'ufficio prevenzione e sicurezza sugli ambienti di lavoro della Asl3, guidati da Gabriele Mercurio, stanno cercando di capire se la manovra eseguita fosse corretta, così come se fosse quello il mezzo adatto. Al vaglio anche le mansioni dei due operai: bisogna verificare se erano abilitati a svolgere quel tipo di operazioni e, in caso positivo, se abbiano ricevuto una corretta formazione. Non è escluso che i testimoni dell'incidente, che sono già sentiti subito dopo l'infortunio, vengano riconvocati a stretto giro.

Non sono invece state riscontrate irregolarità, almeno per ora, per quanto riguarda l'inquadramento

professionale di Greco. L'operaio è dipendente della società Centro meridionali costruzioni, in appalto affidato dall'Autorità di Sistema Portuale. E nelle scorse settimane ha avviato le pratiche per andare in pensione fra pochi mesi.

Sebbene non sia materia per la giustizia penale, resta preponderante il tema dell'età dell'operaio, alle prese con un lavoro usurante, in una giornata tra l'altro molto calda, sotto il sole delle 14. Questione sollevata con forza da tutte le sigle sindacali, che stanno seguendo l'evolversi del quadro clinico di Greco per decidere eventuali azioni. E che stanno sempre aspettando una convocazione da parte della stessa Autorità di Sistema Portuale, a cui negli ultimi mesi hanno chiesto due volte un incontro proprio per confrontarsi sulla sicurezza e la gestione dell'emergenza in porto.

— **marco lignana**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

*L'inquadramento del  
lavoratore è regolare  
si indaga sulla  
manovra eseguita  
e sul mezzo usato per  
spostare i new jersey*





## Le reazioni

# “Nel canale disegnato da Piano già disponibili 150 posti barca”

«Questa edizione del Salone nautico vedrà tantissime novità. La prima di tutte è che il Salone si ingrandisce. Il claim ‘Sea more’, con il quale abbiamo lanciato la campagna promozionale di questa edizione, nasce proprio dal fatto che ci sarà molto più mare e molto più spazi espositivi, che ci consentirà ovviamente di allargare l’offerta merceologica in tutti i settori e, conseguentemente, di rispondere alle aspettative di ogni singolo visitatore». Parola di Alessandro Campagna, direttore commerciale dei Saloni Nautici.

«Ci saranno anche nuovi espositori e nuovi brand, poiché l’allargamento degli spazi ci ha consentito di accorciare la lista d’attesa che si era allungata negli ultimi anni, in coincidenza dell’andamento più che positivo del mercato – aggiunge Campagna – Crescere in termini numerici significa anche avere

maggiore risonanza a livello internazionale».

Soddisfatti anche i rappresentanti delle istituzioni. «Anno dopo anno Genova con il Salone continua a far vedere cosa vuol dire essere la capitale del Mediterraneo e la capitale della nautica, il business del settore va a gonfie vele crescendo a doppia cifra e Genova riflette l’andamento del business con un salone di grandissimo livello» spiega il sindaco di Genova Marco Bucci.

«Quest’anno avremo 150 posti barca in più a disposizione nei nuovi canali del Waterfront di Levante pronti a ospitare le barche, sarà la prima volta delle barche nei nuovi canali, un grosso passo avanti, nel 2024 avremo tutta la parte del Waterfront per il salone che sarà finita – continua Bucci – Oggi inauguriamo il primo salone nel Mediterraneo, ma noi vogliamo che l’anno

prossimo sia riconosciuto come il primo al mondo, ci stiamo arrivando, vogliamo avere a Genova il salone della nautica più importante al mondo».

«L’edizione 2023 – chiude il governatore della Liguria Giovanni Toti – sarà ricca di novità e innovazioni per il mondo della nautica, settore di fondamentale importanza per la nostra Regione: dai grandi yacht alle piccole imbarcazioni, dalla produzione al refitting passando per i cantieri più blasonati d’Italia, la Liguria gioca sempre più un ruolo da protagonista in questo ambito. Genova è la nuova “Hollywood del mare”. Un mondo, quella della nautica da diporto, che può contare su una rete sempre più capillare di porti, portando un contributo importante alla crescita del nostro turismo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



◀ **Il pubblico** in attesa della presentazione al palazzo del Principe dell’edizione numero 63 del Salone Nautico di Genova che scatterà fra due settimane (fotoservizio Fabio Bussalino)



*Lo scontro*

## Depositi chimici, a Tursi muro contro muro sul trasloco al Somalia

● a pagina 3

*Tensione in consiglio comunale*

# Il trasferimento si complica Bucci usa la mozione trappola

di **Alberto Bruzzone**

Ci sono solo partiti e liste di maggioranza a sostenere il sindaco di Genova, Marco Bucci, nel tentativo di trasferimento dei depositi chimici di Superba e Carmagnani da Multedo (dove sono da più di mezzo secolo a cinque metri dalle case) a Ponte Somalia, all'interno del porto. È questo il risultato politico più rilevante di una discussione durata quasi quattro ore ieri pomeriggio in Consiglio Comunale. Il tema del confronto tra maggioranza e opposizione è stata una mozione presentata da Vince Genova, con primo firmatario il capogruppo Paolo Gozzi: nell'impegnativa si chiedeva al Sindaco e alla Giunta comunale di «attivarsi nei confronti delle istituzioni e degli enti competenti, locali e nazionali, coinvolti nella procedura affinché si pervenga, nel più breve tempo possibile, alla delocalizzazione dei depositi chimici di Multedo mediante una ricollocazione in ambito portuale». Il documento è arrivato in aula non a caso, in questa prima seduta di Consiglio dopo la pausa estiva: perché il sindaco, che ha suscitato direttamente la mozione (questa la versione che si racconta nei corridoi di Palazzo Tursi, più che credibile del resto), aveva bisogno di un segnale politico di "conforto" dopo il rinvio della domanda di Superba da parte del Comitato Tecnico Regionale e dopo l'imposizione di una Valutazione d'impatto ambientale di tipo nazionale da parte del Ministero dell'Ambiente. Alla fine, la mozione è passata con i ventidue voti dei consiglieri di maggioranza, mentre ha votato contro Mattia

La maggioranza vota a favore dello spostamento dei depositi chimici da Multedo mentre Pd e opposizioni si astengono



▲ **Sala Rossa** La sala consiliare

Crucioli di Uniti per la Costituzione. Al momento del voto, sono usciti dall'aula i consiglieri di Partito Democratico, Movimento 5 Stelle, Lista RossoVerde e Genova Civica: avranno il loro bel da fare, a questo punto, nello spiegare ai cittadini del Ponente il perché di questa scelta. «Oggi ci dobbiamo prendere una grande responsabilità», ha detto Paolo Gozzi in apertura di seduta, mentre le minoranze hanno presentato cinque ordini del giorno: da Fabio Ceraudo del M5s a Rita Bruzzone e Cristina Lodi del Pd, da Filippo Bruzzone della Lista RossoVerde ad Alberto Pandolfo e Simone D'Angelo, sempre dei dem. Già la mancan-

za di un odg unitario da parte dell'opposizione (solo il Pd ne ha presentati tre) è stata interpretata come un segnale di debolezza, poi la minoranza si è definitivamente sfaldata su una mozione che, come fanno notare esponenti di Vince Genova, «non aggiunge nulla sul piano amministrativo, ma evidenzia tutte le ambiguità sul piano politico da parte di Pd e altre opposizioni» (anche per questo la mozione, già nei giorni precedenti, aveva suscitato parecchia agitazione ed era stata vista come una "trappola"). La discussione generale ha consentito a Bucci di tornare sull'argomento depositi: «È dovere di un sindaco fare in modo che i depositi non siano a cinque metri dalle case. Sono state dette in aula un sacco di falsità. Il Ministero dell'Ambiente e il Ctr non hanno bocciato nulla. Il Ctr ha chiesto integrazioni a Superba, mentre sulla Via nazionale parleremo venerdì con il ministro dell'Ambiente Pichetto Fratin, che sarà a Genova. È una vergogna venire qui a parlare di opzione zero. Se poi qualcuno presenterà altre soluzioni, le prenderemo subito in analisi». Bucci ha accusato l'ex sfidante Dello Strologo: «Come consigliere di Superba ha votato per Ponte Somalia, oggi dice che è la scelta sbagliata». Pronta la replica: «Ponte Somalia è una soluzione non corretta e non sono io a dirlo». Tensione alle stelle quando il capogruppo del Pd, Simone D'Angelo, ha attaccato il vicesindaco Picicocchi: «Sua sorella gestisce la vendita delle case nel Waterfront». Secca la risposta: «La querelo». Ma è la perfetta sintesi di un pomeriggio nel quale le minoranze hanno perso la bussola.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**📷 Contrari**

Una delle numerose manifestazioni di protesta che in questi anni hanno visto scendere in strada molti cittadini di Sampierdarena contrari allo spostamento davanti al quartiere dei depositi chimici Supera e Carmagnani che si trovano da decenni in mezzo all'abitato di Multedo





Il quotidiano online del trasporto marittimo

## PORTI

# “Giornate di intensi traffici commerciali nel porto di Civitavecchia”

Musolino rivendica la politica di differenziazione dei traffici con l'acquisizione di interessanti segmenti che potranno trovare capacità ricettive uniche alla conclusione degli interventi previsti dal Pnrr

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY | 5 SETTEMBRE 2023



Dopo un primo semestre dell'anno durante il quale sono arrivati segnali poco incoraggianti sul fronte della movimentazione delle merci, il porto di Civitavecchia in questi giorni vive giornate intense nelle attività di imbarco e sbarco. Lo rende noto la port authority presieduta da Pino Musolino annunciando che è stato avviato il nuovo traffico in esportazione di tufo/pozzolana.

“Alla banchina 24, da ieri sono in corso le operazioni di carico di 20.000 tonnellate di prodotto proveniente da Civita Castellana. A regime, è previsto che il traffico gestito dalle imprese Cilp e Spedimar possa raggiungere il mezzo milione di tonnellate annue” spiega l'Adsp del Mar Tirreno Centrale. “Contestualmente nel terminal della Traiana sono in corso operazioni di imbarco di 7.500 tonnellate di fluorite e di sbarco di circa 2.000 tonnellate di rottami di acciaio Inox End of Waste (prodotto recuperato non più qualificabile come rifiuto) destinate alle acciaierie di Terni. Sempre al terminal della banchina 23 sono state anche sbarcate oltre 12.000 tonnellate di ferrocromo, anche esse destinate a Terni”.

Poi ancora: “Alla banchina 29 sono in corso le operazioni di carico da parte della impresa Cilp di una nave Cosco noleggiata da NYK per l'export in estremo oriente di 1.000 auto in polizza, prevalentemente Maserati e Alfa Romeo”.

A questi traffici la port authority laziale ricorda che vanno aggiunti quelli passeggeri, con ro-pax e crociere, e quelli commerciali ordinari e di linea, dal ro-ro per le isole, per la Tunisia, per la Libia e per Barcellona, oltre a quelli del settore agroalimentare, con lo sbarco di banane in container alla banchina 24 per la Cff.

ISCRIVITI



## MARKET REPORT

[Cala l'interesse degli investitori verso le infrastrutture di trasporto in Italia](#)

[Msc diventa leader anche di puntualità nel trasporto container](#)

[Msc è anche la regina delle demolizioni navali nel 2023](#)

[L'Europa è tornata a essere il maggior importatore di greggio via mare](#)

[Crollano \(ma permangono\) i guadagni dei global carrier nei container](#)



“Vedere tutte le banchine merci del porto operative – dichiara il presidente Pino Musolino – è un segnale tangibile di come stia proseguendo la politica di differenziazione dei traffici con l’acquisizione di interessanti segmenti che potranno trovare, alla conclusione degli interventi previsti dal Pnrr, capacità ricettive uniche in grado di soddisfare le richieste del mercato attuali e future. Il lavoro dell’Adsp nel promuovere il porto e nell’agevolare le opportunità di business, insieme a quello fondamentale delle imprese portuali, consentirà allo scalo di diversificare ed aumentare il volume complessivo di traffico”.

ISCRIVITI ALLA [NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)

[CHI SIAMO](#) [CONTATTI](#) [PERCHÈ](#) [PUBBLICITÀ](#)  
[ENGLISH](#)



# SHIPPINGITALY

© SHIPPING ITALY (Riproduzione riservata – All rights reserved)  
Testata iscritta nel registro stampa del Tribunale di Genova n.608/2020  
edita da Alocin Media Srl  
Direttore responsabile: Nicola Capuzzo

LE OPERE

# Genova, percorso a ostacoli per la Diga

Indagini aperte da procura e Corte dei conti per valutare danni erariali, penali e una serie di reati

MARCO FAGANDINI  
ALBERTO QUARATI

Sono due gli uffici che si stanno occupando del cantiere della nuova Diga foranea del porto di Genova, dopo gli esposti dell'ex procuratore della Corte dei Conti Ermete Bogetti: la Procura regionale ligure della Corte dei Conti e la Procura penale di Genova. Per quanto riguarda la prima, coordinata da Silvio Ronci, i due esposti sono stati assegnati al sostituto procuratore Adriano Gribaudo. Il magistrato ha aperto due fascicoli distinti e, nei prossimi giorni, disporrà i primi accertamenti, per verificare se siano evidenziabili danni erariali e a chi contestarli. Nella Procura retta da Nicola Piacente, invece, il magistrato Walter Cotugno si sta occupando dei possibili reati riscontrabili nelle condotte segnalate da Bogetti. In questo caso i finanziari del nucleo di polizia economica e finanziaria, diretti dal colonnello

Andrea Fiducia, hanno già acquisito una gran quantità di documenti, in corso di analisi.

Ricordiamo che l'ex procuratore contabile ha presentato il primo esposto come libero cittadino, la scorsa primavera. Contestando l'assegnazione della direzione lavori a Rina Consulting; secondo Bogetti, quest'ultima avrebbe certificato - come richiesto dal bando - di aver condotto a termine la direzione lavori di un altro appalto enorme, quello per la realizzazione del ponte San Giorgio, dopo il crollo del Morandi.

Ma, sostiene l'ex magistrato, il documento sarebbe stato redatto quando ancora i lavori sul Polcevera erano in corso.

Il secondo esposto riguarda invece la diga in sé, sotto vari aspetti, e Bogetti lo ha firmato su delega dell'associazione Italia Nostra. Qui vengono anche ipotizzati alcuni reati: abuso d'ufficio, turbativa d'asta, attentato alla sicurezza della navigazione e illeciti ambientali. Diverse le

contestazioni. Dal non aver compiuto necessari accertamenti sulla tenuta dei fondali, col rischio di pericolosi cedimenti della struttura, alla stessa assegnazione dei lavori a Webuild, in mancanza di alcuni requisiti.

Anche sul piano della giustizia amministrativa sono diversi gli ostacoli che si sono parati sin qui sul percorso di realizzazione dell'opera.

Innanzitutto va ricordato che già a gennaio dello scorso anno, il Tar aveva già annullato l'aggiudicazione al Rina per il ruolo della Direzione lavori, su ricorso della seconda società classificata, la Progetti Europa & Global. A novembre dello stesso anno, peraltro, il Consiglio di Stato reintegrò il Rina nel suo ruolo.

È ancora tutto aperto invece il ricorso per del consorzio secondo classificato per la costruzione dell'opera, guidato dalla società Eteria partecipata dai gruppi delle costruzioni Caltagirone e Gavio. Lo scorso 7 maggio, a poco

più di un mese dall'apertura ufficiale dei lavori, il Tar ha dato ragione proprio a Eteria, considerando illegittimo l'appalto da 843 milioni di euro affidato al consorzio PerGenova Breakwater guidato da Webuild e Fincantieri. Peraltro, in virtù dello scudo normativo offerto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, la costruzione della Diga è rimasta nelle mani di questa cordata, anche se Eteria avrà diritto a un maxi risarcimento, la cui cifra potrebbe aggirarsi secondo casi simili degli anni passati sui 45 milioni di euro, se ovviamente il giudizio fosse confermato in secondo grado.

Ancora da risolvere, e ormai il tempo stringe, la Valutazione d'impatto ambientale per la costruzione dei cassoni a Vado Ligure: per ora l'unico sito autorizzato è quello di Pra', che ha incontrato però una forte opposizione da parte degli abitanti locali. Da cronoprogramma, la costruzione dei cassoni dovrebbe iniziare alla fine di questo mese. —

©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il progetto per la nuova Diga foranea di Genova



## INFRASTRUTTURE

# Porto Petroli, è allarme: i fondali sono troppo bassi, stop alle navi più grandi

Nello scalo genovese l'innalzamento è stato rapido e improvviso  
Per restituire l'operatività si pensa al dragaggio della zona critica

**MATTEO DELL'ANTICO**

Fondali meno profondi e timore per le navi in arrivo. Costrette a cambiare rotta oppure a viaggiare con meno carico a bordo. Sta creando non poca apprensione nel mondo marittimo nazionale il caso che riguarda i fondali del terminal Porto Petroli, a Genova. La notizia è stata confermata nei giorni scorsi.

Dagli ultimi rilievi batimetrici effettuati in questi giorni, fa sapere la Capitaneria di porto, i fondali di Multedo sono risultati meno profondi rispetto al recente passato, proprio nell'area dove attraccano in banchina le petroliere.

Il motivo di questo repentino cambiamento del pescaggio marino, al momento, non è stato accertato dagli organi competenti ma sono in corso indagini per capire come mai ci sia del materiale in eccesso rispetto a quello che dovrebbe essere presente sul fondale

marino di Multedo, situazione che sta mettendo in seria difficoltà la completa operatività del terminal. La prima e immediata conseguenza di questa situazione - in attesa non solo di capire le cause ma anche interventi risolutivi - è stata quella che alcune petroliere, per via proprio del pescaggio che risulta ridotto, non possono più fare scalo a Porto Petroli. Dopo gli accertamenti effettuati dai militari, la stessa Capitaneria ha fatto partire una lettera ai vertici del terminal nell'attesa che la stessa società che controlla le banchine emani poi un nuovo regolamento per l'arrivo delle petroliere.

Nella missiva vengono indicate le aree dello specchio acque dove è cambiato il pescaggio (che varia dai dieci ai dodici metri di profondità nell'ambito considerato) così da evitare l'arrivo di petroliere che necessiterebbero invece di una profondità del fondale maggiore rispetto a quella attuale oppure permetten-

do alle navi sì di fare scalo a Genova ma non a pieno carico, così da essere più leggere e "affondare" meno nell'acqua.

«La riduzione dei pescaggi nello specchio acque di Porto Petroli, sebbene di entità minima, potrebbe comunque determinare una penalizzazione della operatività del terminale. Per questo motivo la Società si sta già coordinando con l'Autorità di sistema portuale per la risoluzione della problematica nel più breve tempo tecnicamente possibile», si legge in una nota inviata al "Secolo XIX" dalla Porto Petroli di Genova Spa, società la cui quota di maggioranza è nelle mani di Eni.

Dal 1986 Porto Petroli gestisce il terminale petrolifero nello scalo del capoluogo per lo sbarco, l'imbarco e il trasferimento di prodotti petroliferi trasportati da navi di varia portata. Attraverso un'articolata rete di oleodotti e depositi di proprietà degli utenti azionisti della società. Svolge una

funzione nell'approvvigionamento di greggio e prodotti petroliferi, rivestendo un ruolo di assoluta importanza nella copertura della domanda di energia del sistema economico nazionale e - in particolare - dell'Italia settentrionale. Sul caso dei fondali di Porto Petroli è stata avvisata dalla Capitaneria anche l'Autorità di sistema portuale che, contattata dal nostro giornale, ha fatto sapere di essere già al lavoro per risolvere il prima possibile il problema.

La soluzione, quasi certamente, potrà essere solo quella di dragare il fondale di Multedo per asportare il materiale che ha limitato il pescaggio del fondale e consentire così nuovamente nuova operatività al terminale.

Le banchine di Multedo, a Genova, movimentano una media di 12 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi all'anno e accolgono circa 400 navi nell'arco dei dodici mesi. —

©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



## LOGISTICA

# Interporto Padova avvia la relazione ferroviaria intermodale con la Polonia

Nei primi giorni i convogli trasportano olio di girasole proveniente dall'Ucraina e destinato al mercato italiano

Interporto Padova annuncia l'avvio di un nuovo collegamento ferroviario intermodale da e per la Polonia, relazione che consente anche importanti connessioni con il Centro e l'Est Europa.

I treni intermodali di container, tank-container e prossimamente semirimorchi sono realizzati da Pcc Intermodal, un importante operatore multimodale polacco e partono dal terminal Pcc di Gliwice nel sud della Polonia per raggiungere Interporto Padova attraverso l'Austria e il valico di Tarvisio.

In questi primi giorni, i convogli, composti ognuno da una ventina di tank-container, trasportano importanti quantitativi di olio di girasole per uso alimentare, provenienti dall'Ucraina e destinati al mercato alimentare italiano. Prossimamente i traffici si allargheranno ad altre tipologie di merci. Pcc Intermodal è una importante azienda polacca che opera tra Polonia, Germa-

nia, Olanda, Belgio Austria e Ucraina, e che ora, con questa nuova relazione allarga il suo raggio d'azione al mercato italiano. Ha avviato la propria attività nel 2005 e oggi dispone di 5 terminal in proprietà e di una propria impresa ferroviaria con la quale assicura una articolata rete di connessioni con i più importanti terminal marittimi e terrestri del Centro ed Est Europa.

I suoi treni, infatti raggiungono gli inland terminal di Francoforte e Duisburg in Germania, e i porti di Antwerp in Belgio, Rotterdam in Olanda, Amburgo e Bremerhaven in Germania e Gdanske Gdnia in Polonia.

«L'apertura di questa nuova relazione intermodale stabile - sottolinea il presidente di Interporto Padova Franco Pasqualetti, - conferma l'attrattività e l'importanza di Interporto Padova come nodo fondamentale del network europeo del trasporto merci su ferro. È un'ulteriore opportunità per le azien-

de del nord est per accedere ai mercati del Centro ed Est Europa, ma in questo particolare momento è anche una ottima alternativa possibile al transito delle merci attraverso il Brennero e il Gottardo che per ragioni diverse sono in sofferenza. Tarvisio in questo momento è l'unico valico importante ad essere pienamente operativo: il Brennero oltre ai lavori in territorio austriaco ha anche tutta una serie di limitazioni al traffico camionistico su strada che la ferrovia non può facilmente sostituire, il Gottardo per mesi sarà limitato dal grave incidente di poche settimane fa e adesso anche il Frejus sul lato francese è interessato da una grave frana. Se aggiungiamo che il tunnel del Bianco, avrebbe dovuto chiudere già da lunedì per manutenzione, e che i lavori sono solo rinviati, è evidente che abbiamo, come Italia, un problema per le connessioni con l'Europa. Questo collegamento che Interporto Padova e Pcc Inter-

modal hanno inaugurato nei giorni scorsi, non può certo risolvere ogni problema, ma è un'opportunità in più per rimanere collegati con il Centro e il Nord Europa, una via alternativa alle altre che noi già offriamo».

Interporto Padova ha celebrato lo scorso luglio i 50 anni di attività, presentando un bilancio 2022 decisamente positivo: il valore della produzione ha toccato 35,7 milioni di euro, con un utile dopo le imposte di 2,8 milioni. Il terminal intermodale ha movimentato 396.800 unità di carico intermodale tra container e semirimorchi, grazie ai circa 8000 treni prodotti. Risultati frutto degli investimenti in tecnologia, come le gru elettriche a portale e dell'innovazione nella digitalizzazione e nell'automazione del terminal, con un occhio sempre attento alla sostenibilità ambientale grazie anche ai grandi impianti fotovoltaici installati sulle coperture di magazzini ed edifici.





Una gara da 52 milioni

# Cold ironing, bando nel porto di Livorno

**F**ra poco più di due anni e mezzo anche sulle banchine di Livorno una parte delle navi passeggeri, di quelle da crociera e delle portacontainer potranno spegnere i motori durante la sosta allacciandosi alla rete di fornitura elettrica. Dopo aver bandito l'appalto da 20,4 milioni di euro per l'elettrificazione delle banchine dei porti di Piombino e Portoferraio, l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale

ha pubblicato la relativa gara per la progettazione definitiva e la realizzazione delle relative opere di cold ironing nello scalo commerciale di Livorno. L'intervento prevede la realizzazione di una sottostazione all'interno dell'area Enel (ex centrale Marzocco) e due cabine di conversione a servizio rispettivamente dei traghetti e delle crociere, la prima da ubicare all'interno degli attuali silos e la seconda cabina da posizionare nell'area destinata al futuro terminal crociere in prossimità della calata Alto Fondale.

Per la parte di impianti a servizio delle navi portacontainer è prevista la realizzazione di una cabina in prossimità del tratto terminale della SGC FI-PI-LI. La restante parte degli impianti è costituita da cavidotti e cavi tra sottostazione/  
**segue in ultima pagina**

## Cold ironing

cabine e cabine/prese di banchina, realizzati completamente interrati e non visibili.

Il bando vale 52,1 milioni e beneficia dei finanziamenti a valere sul fondo complementare al PNRR. Le offerte dovranno essere presentate entro il 17 ottobre e dopo l'aggiudicazione e la consegna ci vorranno due mesi e mezzo circa per la progettazione esecutiva e un anno e otto mesi circa (607 giorni) per l'esecuzione dei lavori, oltre all'impegno da

parte dell'impresa realizzatrice alla manutenzione per quattro anni a decorrere dal collaudo.

«Siamo soddisfatti di portare in gara un appalto strategico per lo scalo portuale livornese», commenta il presidente dell'autorità di sistema portuale, Luciano Guerrieri. «Con la pubblicazione dei bandi a Livorno, Piombino e Portoferraio, facciamo un ulteriore passo in avanti nel percorso di pianificazione strategica imperniato sullo sviluppo sostenibile dei porti del sistema. Si apre dunque una fase, parallela a quella che molti armatori stanno percorrendo per attrezzare le proprie navi, in cui il porto si doterà di una infrastruttura che consentirà alle navi in sosta di spegnere i motori. Una volta realizzate le opere, riusciremo ad abbattere in modo significativo le emissioni inquinanti, riducendo anche l'inquinamento acustico».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





### L'Interporto di Padova avvia un collegamento con la Polonia

Un nuovo collegamento ferroviario intermodale da e per la Polonia dal Nord Italia, relazione che consente anche importanti connessioni con il Centro e l'Est Europa. Lo annuncia Interporto Padova, precisando che i treni intermodali di container, tank-container e prossimamente semirimorchi sono realizzati da PCC Intermodal, un importante operatore multimodale polacco e partono dal terminal PCC di Gliwice nel sud della Polonia per raggiungere Interporto Padova attraverso l'Austria e il valico di Tarvisio.

In questi primi giorni i convogli, composti ognuno da una ventina di tank-container, trasportano importanti quantitativi di olio di girasole per uso alimentare, provenienti dall'Ucraina e destinati al mercato alimentare italiano. Prossimamente i traffici si allargheranno ad altre tipologie di merci. PCC Intermodal è una importante azienda polacca che opera tra Polonia, Germania, Olanda, Belgio Austria e Ucraina, e che ora, con questa nuova relazione allarga il suo raggio d'azione al mercato italiano.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

| CENTRO-ADRIATICO-PADICO |     | PACIFIC |     |
|-------------------------|-----|---------|-----|
| 1                       | ... | 1       | ... |
| 2                       | ... | 2       | ... |
| 3                       | ... | 3       | ... |
| 4                       | ... | 4       | ... |
| 5                       | ... | 5       | ... |
| 6                       | ... | 6       | ... |
| 7                       | ... | 7       | ... |
| 8                       | ... | 8       | ... |
| 9                       | ... | 9       | ... |
| 10                      | ... | 10      | ... |
| 11                      | ... | 11      | ... |
| 12                      | ... | 12      | ... |
| 13                      | ... | 13      | ... |
| 14                      | ... | 14      | ... |
| 15                      | ... | 15      | ... |
| 16                      | ... | 16      | ... |
| 17                      | ... | 17      | ... |
| 18                      | ... | 18      | ... |
| 19                      | ... | 19      | ... |
| 20                      | ... | 20      | ... |
| 21                      | ... | 21      | ... |
| 22                      | ... | 22      | ... |
| 23                      | ... | 23      | ... |
| 24                      | ... | 24      | ... |
| 25                      | ... | 25      | ... |
| 26                      | ... | 26      | ... |
| 27                      | ... | 27      | ... |
| 28                      | ... | 28      | ... |
| 29                      | ... | 29      | ... |
| 30                      | ... | 30      | ... |
| 31                      | ... | 31      | ... |
| 32                      | ... | 32      | ... |
| 33                      | ... | 33      | ... |
| 34                      | ... | 34      | ... |
| 35                      | ... | 35      | ... |
| 36                      | ... | 36      | ... |
| 37                      | ... | 37      | ... |
| 38                      | ... | 38      | ... |
| 39                      | ... | 39      | ... |
| 40                      | ... | 40      | ... |
| 41                      | ... | 41      | ... |
| 42                      | ... | 42      | ... |
| 43                      | ... | 43      | ... |
| 44                      | ... | 44      | ... |
| 45                      | ... | 45      | ... |
| 46                      | ... | 46      | ... |
| 47                      | ... | 47      | ... |
| 48                      | ... | 48      | ... |
| 49                      | ... | 49      | ... |
| 50                      | ... | 50      | ... |
| 51                      | ... | 51      | ... |
| 52                      | ... | 52      | ... |
| 53                      | ... | 53      | ... |
| 54                      | ... | 54      | ... |
| 55                      | ... | 55      | ... |
| 56                      | ... | 56      | ... |
| 57                      | ... | 57      | ... |
| 58                      | ... | 58      | ... |
| 59                      | ... | 59      | ... |
| 60                      | ... | 60      | ... |
| 61                      | ... | 61      | ... |
| 62                      | ... | 62      | ... |
| 63                      | ... | 63      | ... |
| 64                      | ... | 64      | ... |
| 65                      | ... | 65      | ... |
| 66                      | ... | 66      | ... |
| 67                      | ... | 67      | ... |
| 68                      | ... | 68      | ... |
| 69                      | ... | 69      | ... |
| 70                      | ... | 70      | ... |
| 71                      | ... | 71      | ... |
| 72                      | ... | 72      | ... |
| 73                      | ... | 73      | ... |
| 74                      | ... | 74      | ... |
| 75                      | ... | 75      | ... |
| 76                      | ... | 76      | ... |
| 77                      | ... | 77      | ... |
| 78                      | ... | 78      | ... |
| 79                      | ... | 79      | ... |
| 80                      | ... | 80      | ... |
| 81                      | ... | 81      | ... |
| 82                      | ... | 82      | ... |
| 83                      | ... | 83      | ... |
| 84                      | ... | 84      | ... |
| 85                      | ... | 85      | ... |
| 86                      | ... | 86      | ... |
| 87                      | ... | 87      | ... |
| 88                      | ... | 88      | ... |
| 89                      | ... | 89      | ... |
| 90                      | ... | 90      | ... |
| 91                      | ... | 91      | ... |
| 92                      | ... | 92      | ... |
| 93                      | ... | 93      | ... |
| 94                      | ... | 94      | ... |
| 95                      | ... | 95      | ... |
| 96                      | ... | 96      | ... |
| 97                      | ... | 97      | ... |
| 98                      | ... | 98      | ... |
| 99                      | ... | 99      | ... |
| 100                     | ... | 100     | ... |



# Terminal Darsena Toscana Msc pensa a un'altra offerta

**Livorno** Il presidente Aponte: «La trattativa non è chiusa»

Tra gli addetti ai lavori la possibilità era nell'aria già da qualche giorno, ma sentirlo dire pubblicamente dal presidente di Msc, Aponte, fa tutto un altro effetto. «La trattativa (per Tdt, ndr) non è chiusa e stiamo pensando di fare un'altra offerta».

» **Guarino** a pag. 7





# Da Msc un'altra offerta per la Darsena Toscana

L'annuncio del presidente Diego Aponte da Trieste  
«La trattativa non è chiusa». Compagnia pronta al rilancio

## Il porto

di Claudia Guarino

**Livorno** Tra gli addetti ai lavori la possibilità era nell'aria già da qualche giorno, ma sentirlo dire pubblicamente fa tutto un altro effetto. «La trattativa non è chiusa e stiamo pensando forse a settembre di fare un'altra offerta e un'altra richiesta all'Autorità per la concorrenza». Il presidente di Msc Diego Aponte l'ha detto in un'intervista al Corriere della Sera. E l'ha fatto a Trieste, contestualmente a una delle sue prime uscite pubbliche. L'occasione è stata il varo della nuova nave portacontainer Msc Nicola Mastro. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, da parte sua, ribadisce l'auspicio di una veloce ripresa delle trattative tra i soggetti in campo. Dopo il passo di lato di inizio agosto, dunque, sembra che Msc abbia ripreso la strada per l'acquisto del Terminal Darsena Toscana.

### Il primo annuncio

Il primo annuncio della volontà di acquisire Tdt – il principale terminal container del porto di Livorno – Msc l'aveva fatto all'inizio dell'anno. Ed esattamente il 9 gennaio, quando a fare il giro delle banchine è stata la notizia secondo cui il Gruppo Til di Msc, attraverso la sua controllata Csm Italia-Gate, aveva concordato l'acquisto del cento

per cento del capitale sociale del Terminal Darsena Toscana dal Gruppo Investimenti Portuali (Gip), realtà partecipata dai fondi di investimento InfraVia Capital Partners e Infracapital. Tuttavia per formalizzare l'acquisto in questione era necessario attendere il via libera dell'Antitrust. Ma in generale qualcosa è andato storto e all'inizio di agosto Msc ha fatto un passo indietro ritirando la notifica dell'operazione.

### Il dietrofront

A rendere noto il dietrofront del colosso di Gianluigi Aponte era stata la stessa Autorità garante della concorrenza e del mercato. In uno dei suoi bollettini settimanale, infatti, aveva scritto che «vista la comunicazione pervenuta da Csm Italia-Gate con la quale è stato comunicato il formale ritiro della notifica dell'operazione», l'autorità aveva quindi deciso di non doversi più esprimere per l'acquisizione. Msc, come non aveva reso noti i termini dell'accordo, neanche aveva chiarito il perché del passo indietro fatto. L'Agcm, da parte sua, come riportato allora dal Sole 24 Ore, aveva spiegato che una richiesta di chiarimenti su alcuni dettagli dell'acquisizione era stata inviata al Gruppo Msc il 5 aprile, considerato il consistente numero di terminal container controllati dal gruppo nel Mar Tirreno. Non sono del resto una novità le rimostranze del concorrente Grimaldi, basti pensare alle parole pronunciate, nella relazione di

un evento, da Guido Grimaldi: «A Livorno arriva un armatore, compra una banchina e mi vuole sfrattare. L'abuso di posizione dominante c'è già. Ricordo che la concorrenza fino a oggi ha permesso di avere un prezzo tra Livorno e la Sardegna che è la metà rispetto a quello da Genova, dove non c'è concorrenza. Ricordiamo che in porto Msc ha già il 50 per cento di Lorenzini.

### Il nuovo annuncio

Ma dopo l'annuncio fatto dal presidente Aponte si ritorna al via. O meglio si riapre la possibilità che Msc acquisisca Tdt. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, da parte sua, ribadisce che la vicenda in questione è ancora in atto e sotto la supervisione dell'autorità garante della concorrenza e del mercato, che dovrà dare il via libera all'acquisizione. L'Authority, inoltre, sostiene di auspicare nella buona riuscita dell'accordo tra Msc e Gip, sottolineando nello stesso tempo che il porto di Livorno manterrà, in qualsiasi caso, intatte tutte le sue potenzialità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE TAPPE

### GENNAIO 2023

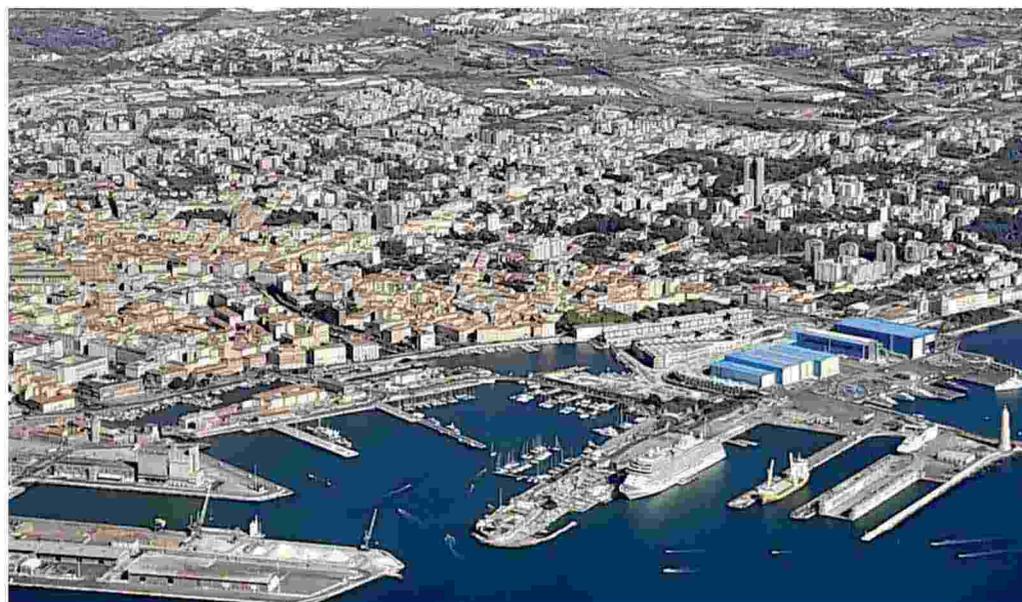
Msc annuncia l'acquisizione di Tdt consolidando la presenza nel porto di Livorno

### AGOSTO 2023

Msc fa un passo indietro ritirando la notifica dell'operazione all'Antitrust

### SETTEMBRE 2023

Il presidente di Msc si fa di nuovo avanti:  
"La trattativa non è chiusa"



Qui sopra una visuale dall'alto del porto di Livorno

**L'Autorità Portuale spera che si concluda l'accordo tra le parti per il passaggio di mano del terminal container**

In alto una nave di Msc al Terminal Darsena Toscana

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

INTERPORTO PADOVA VIA VALICO DI TARVISIO |

# Nuovo collegamento su ferro con Polonia



**Nella foto:** Scarico dei tank-container di olio alimentare dal treno dalla Polonia.

## Nuovo collegamento

Prossimamente i traffici si allargheranno ad altre tipologie di merci. PCC Intermodal è una importante azienda polacca che opera tra Polonia, Germania, Olanda, Belgio Austria e Ucraina, e che ora, con questa nuova relazione allarga il suo raggio d'azione al mercato italiano. Ha avviato la propria attività nel 2005 e oggi dispone di 5 terminal in proprietà e di una propria impresa ferroviaria con la quale assicura una articolata rete di connessioni con i più importanti terminal marittimi e terrestri del Centro ed Est Europa. I suoi treni, infatti raggiungono gli inland terminal di Francoforte e Duisburg in Germania, e i porti di Antwerp in Belgio, Rotterdam in Olanda, Amburgo e Bremerhaven

in Germania e Gdansk e Gdynia in Polonia.

“L’apertura di questa nuova relazione intermodale stabile – sottolinea il presidente di Interporto Padova Franco Pasqualetti, – conferma l’attrattività e l’importanza

di Interporto Padova come nodo fondamentale del network europeo del trasporto merci su ferro. È un’ulteriore opportunità per le aziende del Nord Est per accedere ai mercati del Centro ed Est Europa, ma in questo particolare momento è anche una ottima alternativa possibile al transito delle merci attraverso il Brennero e il Gottardo che per ragioni diverse sono in sofferenza. Tarvisio in questo momento è l’unico valico importante ad essere pienamente operativo. Questa relazione ferroviaria che Interporto Padova e Pcc Intermodal hanno inaugurato nei giorni scorsi,

PADOVA – Interporto Padova annuncia l’avvio di un nuovo collegamento ferroviario intermodale da e per la Polonia, relazione che consente anche importanti connessioni con il Centro e l’Est Europa. I treni intermodali di container, tank-container e prossimamente semirimorchi sono realizzati da PCC Intermodal, un importante operatore multimodale polacco e partono dal terminal PCC di Gliwice nel sud della Polonia per raggiungere Interporto Padova attraverso l’Austria e il valico di Tarvisio. In questi primi giorni, i convogli, composti ognuno da una ventina di tank-container, trasportano importanti quantitativi di olio di girasole per uso alimentare, provenienti dall’Ucraina e destinati al mercato alimentare italiano.

**(segue in ultima pagina)**

non può certo risolvere ogni problema, ma è un’opportunità in più per rimanere collegati con il Centro e il Nord Europa, una via alternativa alle altre che noi già offriamo”.

Interporto Padova ha celebrato lo scorso luglio i 50 anni di attività, presentando un bilancio 2022 decisamente positivo: il valore della produzione ha toccato 35,7 milioni di euro, con un utile dopo le imposte di 2,8 milioni. Il terminal intermo-

dale ha movimentato 396.800 unità di carico intermodale tra container e semirimorchi, grazie ai circa 8000 treni prodotti. Risultati frutto degli investimenti in tecnologia, come le gru elettriche a portale e dell’innovazione nella digitalizzazione e nell’automazione del terminal, con un occhio sempre attento alla sostenibilità ambientale grazie anche ai grandi impianti fotovoltaici installati sulle coperture di magazzini ed edifici.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

PER APPROFONDIRE L'IMBOCCATURA DEL PORTO PESCHERECCIO

# San Benedetto del Tronto draga



Vincenzo Garofalo

ANCONA—Ultimato il percorso autorizzativo da parte delle autorità competenti, sono arrivati al porto di San Benedetto del Tronto i pontoni Giuseppe Cucco, Gioacchino Bacheto e Amedeo, con ormeggio nel pomeriggio di lunedì 4 settembre ed avvio dell'attività già il giorno successivo.

L'intervento di dragaggio riguarda l'imboccatura dello scalo di San Benedetto del Tronto per rispondere alle richieste degli operatori locali della flotta pescherecci di migliorare l'accessibilità nautica al porto.

I lavori consistono nel dragaggio di una superficie di circa 60 mila metri quadrati e l'asportazione di

materiale pari a circa 90 mila metri cubi, con un approfondimento dei fondali dell'imboccatura portuale fino a -5 metri sul livello medio marino nel canale di accesso e fino a -4 metri nell'area limitrofa interna. La durata prevista contrattualmente dell'intervento è di 5 mesi.

I lavori, oggetto di uno specifico finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti all'AdSP del Mar Adriatico Centrale, sono stati affidati alla E.Co. Tec. di Rimini, per un importo complessivo di 1.173.050 milioni di euro.

La società incaricata utilizzerà attrezzature all'avanguardia e seguirà rigorosi standard ambientali al fine di garantire un intervento sostenibile e rispettoso dell'ecosistema marino.

Con quest'opera inoltre sarà utilizzata per la prima volta l'area di deposito a mare Marche sud adatta a depositare i sedimenti compatibili con l'ambiente marino, individuata e definita dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) con Cm Irbim e l'Università politecnica delle Marche su incarico dell'Autorità di sistema portuale e cofinanziata dalla Regione Marche a fronte della



The thumbnail shows a preview of the newspaper page. It includes the main article 'San Benedetto del Tronto draga', a sub-headline 'Maxi refitting per Crystal', and other news items like 'Corsi di laurea in informatica' and 'In ricordo della ceruzzata "Roma"'. There are also advertisements for BFW, H2O3, CH4, Forum, and Dronitaly.

SUI TEMI DELLE SEMPLIFICAZIONI PER I PORTUALI

# Commissione trasporti a Genova

ROMA – Giornata genovese per il presidente della Commissione Trasporti della Camera Salvatore Deidda che, con l'assessore Regionale Augusto Sartori, i deputati Maria Grazia Frijia e Matteo Rosso e il capogruppo di Fratelli d'Italia in Consiglio regionale Matteo Rosso, ha incontrato una folta rappresentanza di esponenti della portualità genovese.

Non poteva mancare Spediporto, presente con il vicepresidente Luigi Trojani, il direttore generale Giampaolo Botta, i consiglieri Barbara Lualdi e Domingo Valle; all'incontro c'erano anche Fedespedi, con il presidente Alessandro Pitto e il segretario generale Stefano Bram-

biilla e Assagenti, rappresentata dal presidente Paolo Pessina.

Soddisfatto il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta: "È stato un incontro – spiega – che si è svolto in un clima di grande collaborazione, con i rappresentanti di Spediporto che, insieme agli altri attori dei porti liguri, hanno sottolineato alcuni aspetti essenziali. Infatti, accanto agli investimenti per la portualità, sono necessarie semplificazioni burocratiche e chiarimenti normativi (come, ad esempio, quelli inerenti all'Agenda per la Regolamentazione dei Trasporti o ancora l'imponibile IVA relativa ad alcune esportazio-

ni). Botta aggiunge: "Con queste azioni i porti liguri, già sotto i riflettori degli investitori anche esteri, potrebbero essere ancora più competitivi, in un contesto internazionale sotto questo profilo molto aggressivo."

Positivo anche il giudizio del presidente di Fedespedi Alessandro Pitto che sottolinea come Deidda si sia dimostrato un "Interlocutore attento e preparato, con cui condividiamo la necessità di attuare una politica logistica nazionale a supporto delle merci e del Made in Italy". Temi cruciali che saranno nuovamente portati all'attenzione della politica e dell'opinione pubblica in occasione dell'Assemblea pubblica

di Fedespedi, in programma a Roma il 27 Settembre, dal titolo, appunto, "La merce al centro".

Dal canto suo il presidente Deidda ha preso nota delle osservazioni e si è detto disponibile ad aprire un tavolo di confronto, coinvolgendo l'Autorità di Sistema Portuale, sottolineando anche come il porto di Genova sia ritenuto strategico per l'economia del paese. La volontà ribadita da Deidda è quella di portare in Commissione le istanze di Spediporto e dagli altri attori del porto di Genova, al fine di garantire risposte certe a richieste dettate dalla necessità di rendere sempre più competitivo lo scalo genovese e, in generale, i porti liguri.



Nella foto: Un momento dell'incontro (foto di Maria Grazia Frijia).



GRAZIE A UN RICORSO DI ASSONAT-CONFCOMMERICIO

# Canoni demaniali, passo indietro



**Luciano Serra**

ROMA – Un respiro di sollievo per tanti porti turistici, già alle prese con i problemi relativi alla “frenata” della piccola e media nautica. Un respiro anche e specialmente in lista

dell’ormai prossimo salone nautico Genova, dove si tenterà il rilancio dei natanti.

Sono state infatti accolte dal Consiglio di Stato, con udienza del 29 agosto scorso, le istanze di Assonat-Confcommercio verso il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30 dicembre 2022, in merito all’abnorme aumento del 25% dei canoni demaniali per il 2023.

“Si tratta di un importante risultato associativo sindacale - scrive l’associazione dei marina - ottenuto da Assonat-Confcommercio a favore dei concessionari delle strutture dedicate alla nautica da diporto. In accoglimento delle argomentazioni presentate, il Consiglio di Stato

ha rilevato che l’adeguamento del canone è stato effettuato sulla base “di un indice statistico non previsto a livello normativo”.

“Siamo molto soddisfatti del risultato ottenuto” - ha commentato il presidente di Assonat-Confcommercio Luciano Serra - “Trattasi di provvedimento di fondamentale importanza, in quanto costituisce il primo precedente in materia con riferimento alle strutture dedicate alla nautica da diporto, che premia gli sforzi della nostra Associazione. I concessionari - conclude Serra - potranno avvalersi con il supporto dei nostri esperti di tale provvedimento nel contrastare le pretese avanzate a tale titolo dagli enti concedenti”.



Questo sito utilizza i **cookie** per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **Ho capito** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner acconsenti al loro utilizzo.

Ho capito

Chiudi

Mostra maggiori informazioni



# Informazioni Marittime



INFRASTRUTTURE

05/09/2023

## Gioia Tauro, parte l'iter per la nascita dell'Agenzia lavoro portuale

Si tratta di una società a responsabilità limitata che avrà per oggetto la fornitura di impieghi temporanei alle aziende dello scalo calabrese



L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha pubblicato l'avviso per promuovere la costituzione dell'**Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro srl**.

### L'iter normativo

Ai sensi dell'art.17 comma 5 della legge 84/94, a Gioia Tauro la istituenda Società trova fondamento per dare seguito alla Gioia Tauro Port Agency, l'agenzia portuale istituita nel 2017, in seguito all'Accordo di programma sottoscritto il 27/07/2016 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il ministero dei Trasporti, il ministero dello Sviluppo Economico, il ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, la Regione Calabria, Invitalia e l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, per la somministrazione del lavoro e per la riqualificazione professionale di quei lavoratori in esubero delle imprese portuali autorizzate alla movimentazione container.

In seguito ad una serie di proroghe intercorse negli anni, che ne hanno determinato la sua durata a settantadue mesi e in considerazione, quindi, della scadenza del suo termine di vigenza, previsto per il prossimo 31 dicembre, l'ente guidato dal presidente Andrea Agostinelli, nelle more del rilascio della relativa autorizzazione del ministero delle

Abbonati ai nostri  
Servizi Online

Bollettino Avvisatore Marittimo  
Arrivi e partenze porto di Napoli



Infrastrutture e Trasporti, ha dato avvio formale alla procedura istitutiva, che potrebbe comunque essere anche annullata in caso di mancata autorizzazione ministeriale.

### L'Agenzia

Si tratta di una società a responsabilità limitata che avrà per oggetto la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese portuali (art.16 e 18 della Legge 84/94) attraverso il suo organico che, al momento della sua costituzione, dovrebbe comporsi di 77 unità. Con una base di capitale sociale di dieci mila euro, suddiviso in quote tra le parti, e spese di funzionamento annuali previste che ammontano a 114.600 euro, nella prima fase di sperimentazione della durata di 12 mesi dall'avvio, l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio parteciperà sottoscrivendo il 49 per cento del capitale sociale, mentre la restante parte del 51 per cento dovrà essere sottoscritta, in parti uguali, dalle imprese autorizzate (artt. 16 e 18 L. 84/94).

A conclusione del periodo di sperimentazione, in base a quanto disposto dalla normativa vigente in materia, l'Autorità di Sistema portuale dovrà dismettere le proprie azioni, che dovranno essere sottoscritte dalla parte privata, considerata appunto la natura esclusivamente privatistica della Società. Nella fase successiva alla sperimentazione, l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio manterrà comunque la funzione di garanzia, attraverso una propria presenza all'interno dell'organo di gestione ed amministrazione ovvero all'interno di quello di vigilanza e controllo.

Tra i compiti svolti dall'Agenzia saranno regolamentati quello di selezionare e assumere lavoratori portuali temporanei, con contratto a tempo indeterminato, nei limiti della dotazione organica definita dall'Autorità di Sistema portuale. L'Agenzia avrà altresì la funzione di monitorare le necessità di formazione del personale e di predisporre i relativi programmi e piani di formazione e, non ultimo, di avviare il lavoratore temporaneo alle tariffe approvate dalla stessa Autorità di Sistema portuale.

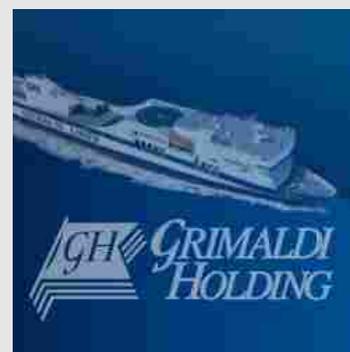
Le imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 Legge 84/94 che intendono partecipare alla costituzione della Società dovranno inviare la propria manifestazione d'interesse entro le ore 12.00 del 6 ottobre 2023 come indicato nell'avviso pubblicato sul [sito internet dell'ente](#).

Condividi

**TAG:** [PORTI](#) - [GIOIA TAURO](#) - [LAVORO PORTUALE](#)

### Articoli correlati

|  |  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|--|---|
|  | Porto, logistica e territorio: il convegno a Ravenna |  | Battezzata a Trieste la grande "Msc Nicola Mastro" |  | Navi a gas, Wartsila consolida collaborazioni con Cmg Cgm |
|--|--|--|--|--|---|



Questo sito utilizza i **cookie** per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **Ho capito** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner acconsenti al loro utilizzo.

Ho capito

Chiudi

Mostra maggiori informazioni



# Informazioni Marittime



LOGISTICA

05/09/2023

## Tufo, fluorite, acciaio e auto: traffico intenso nel porto di Civitavecchia

Da giorni lo scalo sta movimentando grandi quantità di prodotti rotabili, oltre al consueto traffico passeggeri. Musolino: "Proseguiamo verso la differenziazione dei traffici"



Tufo alla banchina 24 del porto di Civitavecchia

Giornata di intenso movimento di merci nel porto di Civitavecchia. Come preannunciato dal presidente dell'autorità di sistema portuale, Pino Musolino, è stato avviato il nuovo traffico in esportazione di tufo (o pozzolana, ovvero il materiale vulcanico estratto generalmente dalla zona di Pozzuoli, in provincia di Napoli).

Alla banchina 24 da ieri sono in corso le operazioni di carico di 20 mila tonnellate di questo prodotto proveniente da Civita Castellana, nella provincia di Viterbo. A regime, è previsto che il traffico gestito dalle imprese Cilp e Spedimar possa raggiungere il mezzo milione di tonnellate annue.

Contestualmente, nel terminal della Traiana sono in corso operazioni di imbarco di 7,500

Abbonati ai nostri  
Servizi Online

Bollettino Avvisatore Marittimo  
Arrivi e partenze porto di Napoli



tonnellate di fluorite e di sbarco di circa 2 mila tonnellate di rottami di acciaio Inox End of Waste (prodotto recuperato non più qualificabile come rifiuto) destinate alle acciaierie di Terni. Sempre al terminal della banchina 23 sono state anche sbarcate oltre 12 mila tonnellate di ferrocromo, anche esse destinate a Terni.

Alla banchina 29 sono in corso le operazioni di carico da parte della impresa Cilp di una nave Cosco noleggiata da NYK per l'export in estremo oriente di mille auto in polizza, prevalentemente Maserati e Alfa Romeo.

A questi traffici, sempre nelle giornate di ieri e oggi, vanno ovviamente aggiunti quelli passeggeri, con ro-pax e crociere, e quelli commerciali ordinari e di linea, dal ro-ro per le isole, per la Tunisia, per la Libia e per Barcellona, oltre a quelli del settore agroalimentare, con lo sbarco di banane in container alla banchina 24 per la Cfft.

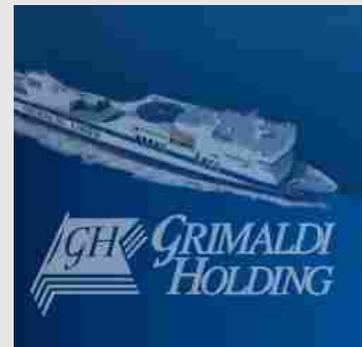
«Vedere tutte le banchine merci del porto operative - dichiara il presidente Pino Musolino - è un segnale tangibile di come stia proseguendo la politica di differenziazione dei traffici con l'acquisizione di interessanti segmenti che potranno trovare, alla conclusione degli interventi previsti dal Pnrr, capacità ricettive uniche in grado di soddisfare le richieste del mercato attuali e future. Il lavoro dell'autorità portuale nel promuovere il porto e nell'agevolare le opportunità di business, insieme a quello fondamentale delle imprese portuali, consentirà allo scalo di diversificare ed aumentare il volume complessivo di traffico».

Condividi   

TAG: [CIVITAVECCHIA](#)

#### Articoli correlati

|   |   |   |
|---|---|---|
|  <p>Digitalizzazione e trasporti, la Spagna finanzia 16 università</p> |  <p>Più traffico e meno incidenti: il bilancio Anas sulle strade delle vacanze</p> |  <p>Mercato europeo dell'auto: dodici mesi di crescita</p> |
|---|---|---|



LA SEGNALAZIONE DELLA CAPITANERIA

## Porto Petroli Genova, è allarme: i fondali si sono alzati, stop alle navi più grandi

Fondali meno profondi e timore per le navi in arrivo. Costrette a cambiare rotta oppure a viaggiare con meno carico a bordo. Sta creando non poca apprensione nel mondo marittimo nazionale il caso che riguarda i fondali del terminal Porto Petroli, a Genova

DI MATTEO DELL'ANTICO

05 Settembre 2023 alle 16:22 2 minuti di lettura



Il Porto Petroli di Genova

**G**enova – **Fondali meno profondi e timore per le navi in arrivo.** Costrette a cambiare rotta oppure a viaggiare con meno carico a bordo. Sta creando non poca apprensione nel mondo marittimo nazionale il caso che riguarda i fondali del terminal Porto Petroli, a Genova.

**Dagli ultimi rilievi batimetrici effettuati in questi giorni,** fa sapere la Capitaneria di porto contattata dal nostro giornale, i fondali della zona di Multedo a Genova sono risultati meno profondi rispetto al recente passato, proprio nell'area dove attraccano in banchina le petroliere. Il motivo di questo repentino cambiamento del pescaggio marino, al momento, non è stato accertato dagli organi competenti ma sono in corso indagini per capire come mai ci sia del materiale in eccesso rispetto a quello che dovrebbe essere presente sul fondale marino di Multedo, situazione che sta mettendo in seria difficoltà la completa operatività del terminal.

**La prima e immediata conseguenza di questa situazione** - in attesa non solo di capire le cause ma anche interventi risolutivi - è stata quella che alcune petroliere, per via proprio del pescaggio che risulta ridotto, non possono più fare scalo a Porto Petroli.

**Dopo gli accertamenti effettuati dai militari,** la stessa Capitaneria ha fatto partire una lettera ai vertici del terminal nell'attesa che la stessa società che controlla le banchine emani poi un nuovo regolamento per l'arrivo delle petroliere.

**Nella missiva vengono indicate le aree dello specchio acque dove è cambiato** il pescaggio (che varia dai 10 ai 12 metri di profondità) così da evitare l'arrivo di petroliere che necessiterebbero invece di una profondità del fondale maggiore rispetto a quella attuale oppure permettendo alle navi sì di fare scalo a Genova ma non a pieno carico, così da essere più leggere e "affondare" meno nell'acqua: "La riduzione del pescaggio nello specchio acque di Porto Petroli, sebbene di entità minima, potrebbe comunque determinare una penalizzazione della operatività del terminale. Per questo motivo la Società si sta già coordinando con l'Autorità di sistema portuale per la risoluzione della problematica nel più breve tempo tecnicamente possibile", si legge in una nota inviata al Secolo XIX dalla Porto Petroli di Genova, società la cui quota di maggioranza è nelle mani dell'Eni.

**Dal 1986 Porto Petroli gestisce il terminale petrolifero nello scalo del capoluogo** per lo sbarco, l'imbarco e il trasferimento di prodotti petroliferi trasportati da navi di varia portata. Attraverso un'articolata rete di oleodotti e depositi di proprietà degli utenti azionisti della società.

**Svolge una funzione nell'approvvigionamento di greggio e prodotti petroliferi,** rivestendo un ruolo di assoluta importanza nella copertura della domanda di energia del sistema economico nazionale e - in particolare - dell'Italia settentrionale.

**Sul caso dei fondali di Porto Petroli è stata avvisata dalla Capitaneria** anche l'Autorità di sistema portuale che, contattata dal nostro giornale, ha fatto sapere di essere già al lavoro per risolvere il problema.

**La soluzione,** quasi certamente, potrà essere solo quella di dragare il fondale di Multedo per asportare il materiale che ha limitato il pescaggio del fondale e consentire così nuovamente nuova operatività al terminal. Le banchine di Multedo, a Genova, movimentano una media di 12 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi all'anno e accolgono circa 400 navi nell'arco dei 12 mesi.

[COMMENTA CON I LETTORI](#)

© Riproduzione riservata

### TECNOLOGIE TRASPORTI MARE



### L'AVVISATORE MARITTIMO



### LEGGI ANCHE



Libano, turismo ai massimi nonostante le tensioni geo-politiche

Braccia robotiche e realtà immersive virtuali: la rivoluzione sub di due aziende genovesi

La Spezia l'asse tra operatori e sindacati: "I porti devono restare pubblici"

# Ultraspporti: privatizzazione authority aprirebbe a pericolosi oligopoli



*“Ci preme ricordare al vice premier Tajani che i porti non sono servizi ma asset infrastrutturali strategici del Paese, diversamente sono le operazioni portuali ad essere invece dei servizi, già privatizzati ormai dal 1994”.*

Così il segretario generale della Ultraspporti, **Claudio Tarlazzi**, risponde al vice premier **Antonio Tajani**, intervistato dal Secolo XIX sul tema della privatizzazione dei porti.

Gli spazi portuali sono già stati dati in concessione a privati sulla base di istruttorie che tengono in considerazione la qualità, la solidità industriale dell'impresa e gli spazi fisici e di mercato del porto.

Trasformare le authority - prosegue Tarlazzi - in Spa sarebbe un elemento di preoccupazione perché si perderebbe quell'ambito pubblicistico di terzietà che ha consentito il mantenimento nella maggior parte di porti di una concorrenza regolata, evitando posizioni dominanti di oligopolio.

Invitiamo quindi Tajani a studiare attentamente la legge dei porti, i quali sono già ambiti aperti con una concorrenza regolata. Cambiare la natura delle authority aprirebbe al rischio di un ingresso di grandi gruppi privati spinti da grandi interessi economici diversi da un interesse generale che un porto deve rappresentare.

Questo sarebbe un acceleratore per determinare delle posizioni dominanti che vediamo già costituirsi proprio per una debolezza delle authorities sulle quali è indispensabile fare un ragionamento nell'ambito della riforma dei porti, ma l'aspetto pubblicistico - conclude il segretario generale della Ultraspporti Tarlazzi - non deve venire meno’.

20

il messaggero marittimo agosto 2023

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Nel primo semestre in calo i traffici nel porto di Livorno



22

Traffici complessivamente in calo nel primo semestre del 2023 per il porto di Livorno. Che, al pari di molti altri scali portuali italiani, ha risentito della situazione congiunturale negativa caratterizzata dalla frenata dell'economia europea e dalle incertezze legate all'aumento del costo del denaro.

Lo scalo portuale è arrivato all'appuntamento di Giugno facendo registrare una flessione del 3,2% sulla movimentazione complessiva dei traffici movimentati, che si sono attestati a 15.410.621 tonnellate di merce.

Riguardo ai container, il porto toscano ha movimentato 348.273 TEUs, segnando un decremento del 10,7% sul corrispondente periodo dell'anno scorso. In flessione sia il traffico da/per l'hinterland (-7,2%) che quello di trasbordo (-28,6%), che ha raggiunto ormai valori assoluti molto contenuti, rappresentando oggi il 12,8% del traffico complessivo.

In un contesto internazionale di traffici container in contrazione generalizzata, la diminuzione ha interessato la movimentazione dei container vuoti (-12,1%) ma anche quella dei pieni (-5,4%), il cui andamento negativo è stato determinato dalla esclusiva flessione dei volumi in export (-8,8%), mentre sull'import sono stati mantenuti i volumi dello scorso anno (+0,3%). Ad esclusione del trasbordo, sono stati movimentati 303 mila container da venti piedi.

Diminuisce anche il traffico dei rotabili: nel periodo di riferimento sono transitati dalle banchine livornesi 234.187 mezzi, con un calo del 5,6% sul primo semestre dell'anno precedente.

Aumenta invece il traffico delle auto nuove: tra Gennaio e Giugno ne sono state movimentate 286.220, il 18,1% in più rispetto all'anno precedente, facendo registrare un andamento in linea con il mercato italiano delle immatri-

il messaggero marittimo agosto 2023

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



colazioni di auto nuove che nell'intero primo semestre 2023 ha segnato una crescita del 23% rispetto al 2022 a seguito dell'effetto positivo determinato dalle consegne di vetture effettuate negli scorsi mesi, ma ordinate ancora nel 2022. Da verificare nei prossimi mesi se tale trend sarà confermato con la progressiva normalizzazione della logistica.

Significativa anche la crescita del traffico passeggeri (traghetti e crociere). Sono stati 1.194.522 quelli in transito nello scalo toscano nel primo semestre del 2023. Dalle elaborazioni dell'Ufficio Statistiche dell'AdSp emerge che l'aumento su Gennaio-Giugno

2022 è stato del 26,8%.

Il traffico dei passeggeri dei traghetti ha registrato un aumento del 21,6%, con oltre 997 mila transiti. I crocieristi, pari a 197.483, sono cresciuti del 61,4% in questa prima parte dell'anno.

Volumi stazionari invece per la movimentazione di prodotti forestali in break-bulk (- 0,4% rispetto al primo semestre 2022), che nel periodo di riferimento hanno totalizzato 1.092.768 tonnellate di merce.

Buone le prestazioni del porto dal lato del traffico delle rinfuse liquide, aumentato del 15,5% su base semestrale, a 3.264.967 tonnellate. In calo, invece, del 16,5%, il traffico delle

rinfuse solide, attestatosi a 294.293 tonnellate.

Il porto di Piombino, sia pur con traffici complessivi più contenuti rispetto a quelli di Livorno, ha fatto registrare dati in controtendenza. Nel periodo preso in esame, i traffici sono aumentati del 4,3%, a 2.045.509 milioni di tonnellate. A sostenere i numeri del porto, la crescita, del 790%, del traffico delle rinfuse liquide, passato a 179.079 tonnellate a seguito dell'entrata in funzione del rigassificatore e del conseguente trasbordo di oltre 168 mila metri cubi di gas naturale sulla Golar Tundra

Positivo anche il traffico dei passeggeri (traghetti e



crociere), con un totale di 1.213.185 transiti (+9,5%). Aumentati sia i passeggeri dei traghetti (+9,4%, 1.207.794 unità) che quelli del traffico crocieristico (+27,3%, passati a 5.391 unità). In diminuzione invece il traffico rotabile (del 7,3%), con un totale di 41.564 mezzi transitati dal porto.

Con riferimento ai porti elbani, quelli di Portoferraio, Rio Marina e Cavo hanno chiuso il semestre con un aumento significativo del traffico rotabile in tonnellate, che è aumentato del 10,5%, a 1.342.136 tonnellate. In termini di mezzi rotabili movimentati, il traffico ha però registrato una diminuzione del 7,5%, con un totale di 40.977 unità.

Il traffico dei passeggeri dei traghetti è aumentato del 9,6%, 1.197.560 transiti. In aumento anche i crocieristici: nel periodo di riferimento ne sono transitati 9.970, con un incremento dell'84,7% rispetto a Gennaio-Giugno 2022.

Nel loro insieme, i porti del Sistema hanno archiviato la prima parte dell'anno con una movimentazione complessiva di 18.798.266 tonnellate di merce e un calo dell'1,6% su base semestrale.

"I dati sui traffici relativi al primo semestre fotografano una situazione complessa per la portualità italiana, alle prese con le incertezze legate all'esaurirsi della spinta dell'export

a causa della debolezza della domanda globale" ha dichiarato il presidente dell'AdSp, Luciano Guerrieri. "Sebbene Livorno abbia accusato al pari di altri porti le ricadute negative dovute a questi fenomeni macro-economici, vanno sottolineate le buone prestazioni del porto nel comparto chiave delle auto nuove, dei passeggeri e delle rinfuse liquide. Anche Piombino e gli scali portuali elbani hanno dimostrato di saper sfruttare le proprie caratteristiche di forza, fornendo un'ottima risposta dal lato del traffico passeggeri e di quello rotabile" ha concluso.

# GENOVA: SUI DEPOSITI CHIMICI COMUNE E REGIONE TIRANO DRITTO



IL SINDACO DI GENOVA, **MARCO BUCCI**, E IL GOVERNATORE LIGURE, **GIOVANNI TOTI**, MANTENGONO LA LORO DETERMINAZIONE A SPOSTARE I DEPOSITI CHIMICI DI CARMAGNANI E SUPERBA DA MULTEDO A PONTE SOMALIA, NEL BACINO PORTUALE DI SAMPIERDARENA.

Per continuare il processo, è necessario sottoporre l'intero dossier al giudizio del ministero guidato da Gilberto Pichetto Fratin. Il primo cittadino del capoluogo ligure: "Non ci sono alternative allo spostamento dei Depositi a Sampierdarena. Non è necessario ripetere le procedure, chi lo afferma commette un errore. Chiunque ostacoli questo processo dovrà renderne conto alla

sua coscienza e agli elettori. Lavoreremo con il ministero dell'Ambiente poiché non vi sono alternative. In passato, abbiamo valutato fino a 12 soluzioni alternative per Ponte Somalia.

" Il Presidente della Regione condivide queste idee e sottolinea che il processo di trasferimento dei Depositi chimici procederà, e l'eventuale neces-

sità di una VIA nazionale non cambierà significativamente il piano. Aggiunge che è notevole che qualcuno cerchi di ostacolare i percorsi di cambiamento dell'amministrazione pubblica senza il sostegno dei cittadini.

Attualmente, la situazione è nelle mani della Superba, l'azienda che ha presentato il progetto di trasferimento dei

25

il messaggero marittimo agosto 2023

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



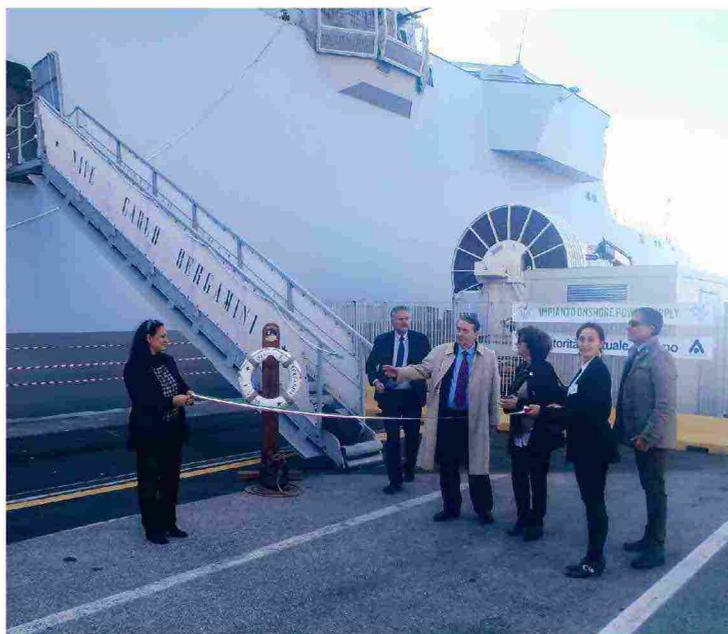
Depositi. Superba sta esaminando le opzioni per capire come procedere. Il decreto inviato dalla Regione concede 60 giorni per presentare ricorso al Tar. Dopo questo, ci sarebbero due livelli di giustizia amministrativa (circa un anno), e solo se ottiene soddisfazione, Superba potrebbe ripresentare il progetto agli uffici di Via Fieschi. È probabile che l'azienda scelga la strada dello screening di Via, come fatto precedentemente a Genova, oppure potrebbe rivolgersi direttamente a Via a Roma.

In ogni caso, escludendo uno screening positivo, la questione rimarrà in sospeso fino al 2025. Ci sono diversi punti da chiarire, incluso il fatto che il ministero ha definito l'atto iniziale del processo di trasferimento dei Depositi come una variante al Piano Regolatore, mentre il Palazzo San Giorgio aveva approvato un adeguamento tecnico funzionale per rendere la procedura più agile. Inoltre, ci sono differenze di vedute tra il porto e il ministero.

Inoltre, è importante considerare la postura dell'Autorità portuale, specialmente se i Messina subentreranno a Gavio nella gestione del Terminal San Giorgio e sarà interessante vedere se il ministero prenderà in considerazione la garanzia del sindaco Bucci riguardo al mancato accordo tra Superba e Carmagnani.

Nel frattempo, il procedimento al Tar inizierà a Ottobre, mentre il Comitato Tecnico Regionale non si è ancora pronunciato sul piano di sicurezza. Va anche tenuto presente che la Capitaneria non ha ancora modificato i regolamenti del 2001 e 2013 che vietano le chimichiere in porto, considerando che il vice ministro Rixi ha dichiarato che i Depositi non potranno essere collocati a Ponte Somalia prima che la nuova Diga sia completata.

# BANCHINA ELETTRIFICATA A LIVORNO UN FIASCO IMPERDONABILE



OGGI, IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE INSISTE NELL'IDEA DI DISTRIBUIRE ELETTRICITÀ ALLE NAVI DALLE BANCHINE, UN'IDEA CHE NON DECOLLA

di Renato Roffi

Senza aver fatto il dovuto tesoro della fallimentare esperienza di Livorno (il flop più clamoroso in Italia) e di altre città portuali che avevano ceduto alle sirene del "basta attaccare la nave alla presa di terra", anche Trieste si starebbe avviando sul cammino scivoloso dell'elettificazione delle banchine. La notizia, uscita in questi giorni, ci lascia davvero infelicemente sorpresi, ciò non

di meno, per mèra quiete di coscienza, ci sentiamo indotti a raccomandare quanto meno un po' di sana prudenza. Non per vantare doti di preveggenza, ma occorre premettere e ricordare che, fin dal 2013, quando a Livorno si annunciò l'indizione della gara per elettrificare la banchina Sgarallino, avevamo pronosticato, meglio, avevamo dimostrato, dati alla mano, che l'iniziativa, costata

3 milioni che, con gli accessori salirono circa a 5, si sarebbe tradotta in un fallimento straordinario di cui, da queste colonne, nel tempo abbiamo ripetutamente chiesto conto e di cui si è occupata, senza esito, anche la magistratura contabile. Di tutto si trattò meno che di preveggenza. A chiunque sarebbe bastato studiare il caso con un minimo di attenzione

28

il messaggero marittimo agosto 2023

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

e guardare i fatti con la competenza di cui i tecnici dell'Authority avrebbero dovuto essere in possesso (a differenza del sottoscritto) per comprendere che si sarebbe andati incontro a un fiasco imperdonabile.

Oggi, sotto la spinta di un ambientalismo più cieco che miope e sotto l'impulso di chissà quali altri più o meno confessabili moventi, il ministero delle Infrastrutture insiste nell'idea di distribuire elettricità alle navi dalle banchine, un'idea che non decolla per una serie di motivi che abbiamo gridato fino alla noia e che, in questo frattempo, non sono venuti meno.

Per chi si accosta a tale spinoso argomento, a far testo sulla questione dovrebbe essere uno studio voluminoso e molto ben circostanziato commissionato a suo tempo dall'Ap di Civitavecchia, il massimo porto crocieristico d'Italia, una relazione scientificamente particolareggiata in cui tutto viene minuziosamente analizzato e valutato senza praticamente lasciare al caso la benché minima incognita.

Secondo quanto scritto da Andrea Moizo su "Il fatto quotidiano" del 6 Giugno 2022 "...lo schema disegnato dal Governo per elettrificare i porti italiani rischia di essere un fallimento che potrebbe mandare in fumo 700 milioni del Pnrr. A dirlo è la Corte dei Conti, in un rapporto appena pubblicato e concluso raccomandando un "percorso autocorrettivo" al ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, presieduto da Enrico Giovannini".

L'allarme, dunque, ancora una volta, viene dalla Corte di conti e sul tavolo anatomico dei magistrati contabili c'è il piano per dotare i porti italiani di connessioni elettriche a terra (cold ironing, per i fanatici di Albione) a cui far allacciare le navi ormeggiate in banchina per evitare l'inquinamento prodotto dai generatori di bordo, alimentati dai combustibili fossili. Come se, poi, le centrali che dovrebbero produrre energia per le navi, si alimentassero con acqua di colonia.

Tralasciando comunque questo non secondario particolare, c'è da considerare che alle navi l'energia di terra costerebbe fino a circa un 50% in più e gli armatori, anche se amassero spendere, non gradirebbero sperperare e, se qualcuno volesse farsi venire in mente la bella idea di costringerli a dotarsi delle connessioni necessarie (altra spesa tutt'altro che trascurabile) e a servirsi dell'energia di terra, ci sarebbe il serio e probabilissimo rischio di vederli portare le loro navi in altri porti meno... esigenti.

Questa e diverse altre (su cui abbiamo versato oceani di inchiostro) sono alcune delle ragioni che hanno indotto la Corte dei conti a sollecitare al ministero una revisione del programma di elettrificazione. Intanto, a quello totale di Livorno, si è aggiunto il quasi completo fallimento di Genova Pra', la cui banchina, elettrificata dal 2019 con una spesa di 8 milioni, ha potuto alimentare solo pochissime navi (sempre meglio del niente di Livorno) e non certo vere e proprie città galleggianti con 7mila persone a bordo che sono le mega navi da crociera.

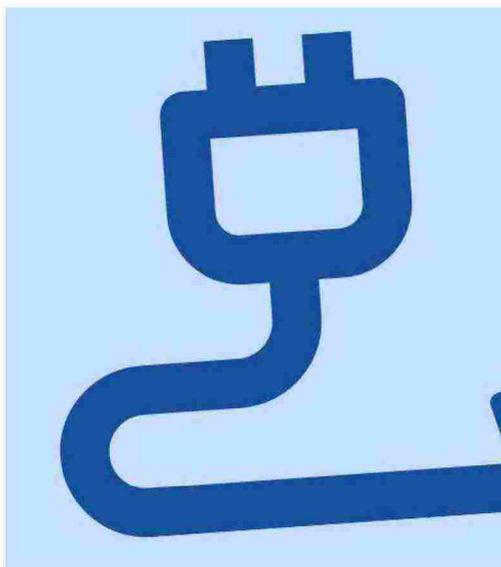
Fra l'altro, quand'anche ciò fosse possibile, che senso avrebbe alimentarne da terra una soltanto (di più, almeno oggi, non sarebbe possibile), quando, come accade anche a Livorno, il porto ospita quattro, cinque e, magari, anche sei di quei mostri in contemporanea?

In effetti qualcuno sembra ragionare e porsi la questione, dato che, sebbene il ministero dell'Economia, nel quadro del Pnrr, avesse indicato alle Authorities il termine del 30 Giugno per procedere almeno "alla pubblicazione di un bando volto all'affidamento della realizzazione del 30% delle opere/esecuzione dei lavori", la situazione generale risulta ancora "in alto mare".

Del resto, a che pro sprecare i 700 milioni che il Pnrr ha destinato al cold ironing se poi le centrali che dovrebbero alimentare le banchine continuerebbero (e, nei casi del diabolico perseverare, continueranno) ad essere alimentate con combustibili fossili, inquinanti e nocivi?.

29

il messaggero marittimo agosto 2023





## Commessa Fincantieri

## Arsenale Trieste, maxi refitting per due Crystal

Con la consegna nei giorni scorsi di Crystal Symphony, Fincantieri ha completato l'ammodernamento in parallelo di due navi da crociera per la compagnia statunitense Crystal Cruises. L'altra unità, Crystal Serenity, è rientrata nella flotta della società armatrice il 20 luglio scorso.

Crystal Serenity e Crystal Symphony hanno una lunghezza di quasi 240 metri, una stazza di circa 51.000 tonnellate e una capacità massima che oggi si attesta rispettivamente a circa 740 e 606 passeggeri. Il contratto per il loro ammodernamento è stato perfezionato a dicembre 2022. Dopo una fase iniziale dedicata allo sviluppo dell'ingegneria i lavori si sono protratti per circa cinque mesi, elevando significativamente il livello di servizi e alloggi a bordo, tenendo conto che si tratta di navi da crociera di lusso.

La parte alberghiera delle due navi è stata completamente rinnovata, incluse le aree pubbliche, le suite, le cabine e l'impiantistica, allungandone la vita operativa. Il progetto si è concluso con le consuete attività di carenaggio propedeutiche al ritorno in servizio. In ciascuna nave tre ponti sono stati trasformati radicalmente con l'installazione di oltre 100 nuove suite e cabine di dimensioni doppia, tripla e talvolta quadrupla rispetto alle 230 precedenti, generando ambienti di maggior spazio e pregio, grazie alla ricercatezza delle finiture utilizzate. Ulteriori 100 sono state completamente rimodernate, senza modificarne le dimensioni. I casinò sono stati rimossi per far

**segue in ultima pagina**

## Arsenale Trieste

spazio a generose lounge. Anche gli aspetti legati alla sostenibilità ambientale sono stati oggetto di aggiornamento, con particolare riferimento ai sistemi di trattamento delle acque reflue e di recupero energetico. Infine, le carene sono state trattate con speciali vernici ecosiliconiche di ultima generazione, che riducono l'attrito e i consumi di carburante. Pierroberto Folgiero, amministratore delegato di Fincantieri, spiega che queste due commesse «sono una delle più importanti gestite presso il nostro Arsenale Triestino San Marco, che ci permette consolidare ulteriormente la leadership di Fincantieri

Services nel comparto refitting e refurbishment a livello globale che crescerà molto nei prossimi anni per la rivoluzione digitale e verde in corso. Supportare in veste di partner tecnologico il rilancio di un brand come Crystal è un risultato molto significativo, che avvia nel miglior modo possibile il rapporto con un cliente come Crystal che oggi fa riferimento ad un armatore da noi molto ben conosciuto come Manfredi Lefebvre D'Ovidio».

## Fincantieri: il piano guarda al digitale

► Il piano industriale di Fincantieri guarda al verde e al digitale. Lo ha detto l'ad del gruppo, Pierroberto Folgiero. «Fincantieri è un laboratorio di come si può reindustrializzare un pezzo di mondo che si è un po' deindustrializzato, quando la cantieristica è andata a Oriente dove il costo dell'acciaio è più basso», ha spiegato il manager del colosso italiano della cantieristica.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



## Folgiero, Fincantieri “Di nuovo in gara per i traghetti”

Gli armatori sono sempre più solidi e hanno ricominciato a investire e «noi siamo un termometro vivente del fatto che ci siano moltissime prospettive commerciali nel settore delle crociere, in cui continuiamo a essere protagonisti». Lo ha detto l'ad di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, a margine di un evento di Bankitalia a Trieste. «Abbiamo il vento in poppa sulle crociere – sottolinea – con i tassi di occupazione che sono tornati al periodo ante Covid e anche i prezzi dei biglietti sostengono bene la salute dei nostri clienti armatori. Fincantieri è inoltre decisa a recuperare le competenze nella produzione dei traghetti, un esempio del fatto che non dobbiamo abbandonare, ma presidiare il nostro mercato».



# Il gruppo di Aponte si prepara a rilevare anche i treni Italo entro fine anno

## Il 49% dei traghetti Moby a Msc l'operazione vale 150 milioni

### L'ACCORDO

**M**sc sale a bordo Moby e rileva il 49% del capitale a conclusione dell'accordo di ricapitalizzazione annunciato nella primavera dello scorso anno.

E così, in attesa di annunciare l'acquisto di Italo dal fondo americano Gip per circa 4 miliardi di euro, il gruppo di Gianluigi Aponte ha formalizzato il proprio investimento nella compagna marittima di Vincenzo Onorato. L'operazione verrà completata la controllata lussemburghese Sas Shipping Agencies Services Sarl: il portale specializzato Shipping Italy precisa, inoltre, come la controllata del gruppo Msc, nell'ambito dell'operazione di salvataggio di Moby, abbia versato 82 milioni destinati al saldo e



Gianluigi Aponte

stralcio con Tirrenia in amministrazione straordinaria e ulteriori 68 milioni per entrare nel capitale con il pacchetto del 49%. Il restante 51% è nelle mani di Vincenzo Onorato. A novembre il Tribunale di Milano aveva omologato il concordato preventivo di Moby e per la controllata Cin aprendo così alla ristrutturazione finanziaria di un debito per circa 650 milioni di euro.

Intanto si stringono per l'operazione Italo: il gruppo Aponte è fiducioso di riuscire a chiudere la trattativa entro la fine dell'anno. Anche perché i rapporti con il fondo Gip sono ottimi: gli americani sono soci al 20% della società di porti di Aponte.

L'operazione consentirebbe a Msc di continuare a investire nella logistica non solo delle merci. Dopo il fallito tentativo di acquisire l'ex Alitalia adesso il colosso di Ginevra è pronto a salire sul treno di Italo. Lo scopo sarebbe quello di mettere in rete il trasporto dei passeggeri e la compagnia da crociera del gruppo, ormai ai vertici mondiali del settore e in continua espansione. Peraltro non è escluso un ritorno di interesse per Ita, soprattutto se fosse il governo a chiedere una mano a Msc. —

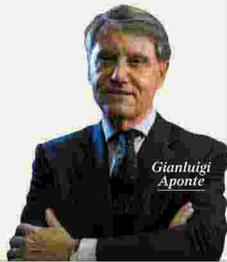
© RIPRODUZIONE RISERVATA



APONTE PIGLIATUTTO

**Dalle parole ai fatti:  
Msc entra col 49%  
nei traghetti  
del gruppo Moby**

Capuzzo a pagina 6



*Finalizzato l'accordo tra le famiglie Aponte e Onorato. Salva la società dei traghetti che collegano la Sardegna*

IL GRUPPO GINEVRINO ENTRA NEL CAPITALE ATTRAVERSO UNA SARL LUSSEMBURGHESE

# Msc compra il 49% di Moby

DI NICOLA CAPUZZO

**A** poche ore di distanza dall'intervista a *MF-Milano Finanza* di Diego Aponte, presidente di Msc, che ha annunciato la disponibilità a riaprire la partita Ita Airways e l'imminente closing su Italo, lo stesso gruppo ginevrino è emerso come il nuovo proprietario al 49% di Moby. La finalizzazione dell'affare, a quanto pare concluso già a luglio dopo l'omologa del concordato preventivo, è apparsa pubblicamente sui registri della Camera di commercio. Formalmente a entrare in Moby è stata la società lussemburghese Sas Shipping Agencies Services Sarl. È così stata posizionata anche l'ultima tessera del mosaico che ha portato al salvataggio di Moby da parte del patron di

Msc; un'acquisizione che il gruppo ginevrino, dopo mesi di silenzio, aveva pubblicamente annunciato con una nota stringata il 24 marzo 2022 in cui era scritto: «La famiglia Aponte e la famiglia Onorato sono felici di comunicare di aver raggiunto un'intesa finalizzata a un aumento di capitale in Moby S.p.a. da parte del gruppo Msc. Quest'aumento di capitale è finalizzato a saldare Tirrenia in A.S. per consentire l'immediato risanamento del gruppo Moby e nell'interesse dei suoi 6.000 lavoratori. Il gruppo Msc entrerà in Moby con una partecipazione di minoranza». La disponibilità di Msc a iniettare liquidità e a prestare garanzie di fronte ai creditori, e soprattutto a Tirrenia in amministrazione straordinaria, aveva infatti consentito di evitare il fallimento e di arrivare a un ac-

cordo «saldo e stralcio» con il ministero dello Sviluppo economico che si era accontentato di ricevere in una soluzione unica metà dei 180 milioni di euro che avrebbe dovuto ancora incassare per le rate rimaste insolte relative al pagamento differito per il passaggio di Compagnia Italiana di Navigazione (Tirrenia) a Moby avvenuto nel 2012.

A fronte di questo salvataggio Aponte sembrava dovesse inizialmente rilevare una quota del 25%, riservandosi il diritto poi di salire al 49%, cosa che invece è avvenuta fin da subito anche se il concreto ingresso nel capitale era soggetto all'omologa del concordato preventivo, che è arrivata solo quest'estate dopo il tentativo di opposizione portato avanti dal concorrente Grimaldi nei mesi scorsi. Alla fine la lussemburghese Sas Shipping

Agencies Services Sarl ha versato dunque non solo gli 82 milioni destinati al saldo e stralcio con Tirrenia in amministrazione straordinaria ma anche gli ulteriori 68 milioni che avrebbero consentito al gruppo fondato da Gianluigi Aponte di entrare direttamente al 49% in Moby.

I debiti finanziari del gruppo Moby fino all'anno scorso ammontavano complessivamente a circa 664 milioni di euro, di cui 320 milioni di euro dovuti agli obbligazionisti di un prestito obbligazionario, 180 milioni allo Stato e altri 163 milioni alle banche. Debiti destinati a essere cancellati rispettivamente per circa 59 milioni, 117 milioni e 98 milioni. Soltanto il debito verso Tirrenia in A.S. sarà rimborsato al 40% per 82 milioni, mentre il debito rimanente delle banche (circa 104 milioni) e dei bondholder (circa 204 milioni) verrà rifinanziato. (riproduzione riservata)



Un traghetto della Moby



## IL PUNTO

### Isole minori, la procedura siciliana

La Regione siciliana ha avviato l'iter per assegnare i servizi di collegamento navale per le isole minori. È stato firmato il decreto di approvazione della procedura negoziata per l'affidamento in concessione del trasporto marittimo di passeggeri e merci (anche pericolose) con mezzi navali ro-ro, in regime di servizio pubblico con compensazione finanziaria, per la continuità territoriale marittima delle isole minori. I lotti previsti dalla procedura sono quattro: il primo riguarda le isole eolie e ha un importo complessivo di 33,6 milioni di euro circa. Il secondo, per le egadi, ammonta a circa 14,8 milioni. Il lotto relativo ai collegamenti con pantelleria ha un importo di circa 24 milioni di euro, mentre l'ultimo, per uestica, di circa 15,5 milioni. Le cifre dei lotti sono al netto dell'iva. Per quanto riguarda le pelagie, del valore di 41 milioni, a differenza degli altri quattro, le cui gare sono andate deserte o non aggiudicate, il lotto è in via di aggiudicazione definitiva. La procedura, della quale è stata data formale comunicazione preventiva ai sindaci dei comuni delle isole minori, si concluderà nel termine di trenta giorni successivi. È prevista la clausola sociale in capo agli aggiudicatari, per il mantenimento dei livelli occupazionali del comparto. «La priorità - dice l'assessore alla Mobilità Alessandro Aricò - è la garanzia della certezza dei collegamenti tra le isole minori e la terraferma».

©BYNC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



## LUIGI MERANO

La Moby di Vincenzo Onorato, che opera le rotte dalla Sardegna verso Livorno e Civitavecchia, una delle più importanti compagnie di navigazione in Europa, è diventata al 49% di Msc, il gruppo fondato e controllato da Gianluigi Aponte.

Nei giorni scorsi è avvenuto l'ingresso della società lussemburghese Sas Shipping Agencies Services Sarl nel capitale della Moby, di cui ora detiene praticamente la metà del capitale sociale che è di 70,8 milioni di euro. Un'acquisizione che il gruppo con sede a Ginevra aveva annunciato con una nota il 24 marzo 2022

## LIQUIDITÀ

La disponibilità di Msc a iniettare liquidità e a prestare garanzie di fronte ai creditori, soprattutto in relazione alla situazione debitoria di "Tirrenia in amministrazione straordinaria", aveva consentito di evitare il fallimento e di arrivare a un accordo con il ministero dello Sviluppo economico che si era acccontentato di incassare in una soluzione unica metà dei 180 milioni di euro che avrebbe dovuto ancora incassare per le rate rimaste insolte relative al pagamento differito per il passaggio di Compagnia Italiana di Navigazione (Tirrenia) a Moby avvenuta nel 2012.

## Per terra, per mare e per cielo

# Msc compra Italo e Moby

## E ancora non rinuncia a Ita

Chiuso l'accordo per il 49% della compagnia di navigazione, Aponte vuole i treni entro l'anno. Gli aerei? «Se Meloni chiama noi ci siamo»

nuto nel 2012.

Ma oltre a crescere in acqua la famiglia Aponte è ansiosa di sbarcare sulla terra ferma. «Noi crediamo molto nel treno, non solo per la merce ma anche per i passeggeri e penso che il futuro sarà quello: dunque sicuramente andremo avanti con questa presa di partecipazione

che penso potremo chiudere da qui alla fine dell'anno», ha detto il presidente di Msc Diego Aponte (figlio del fondatore Gianluigi) in un'intervista a MF, in occasione del varo della nuova portacontainer Nicola Mastro, in riferimento alla possibilità del gruppo di rilevare Italo a breve. «Abbiamo un'am-

izia con Gip, che è un fondo infrastrutturale, che ha ancora oggi il 20% della nostra società di porti (Terminal Investnet Limited ndr)», ha proseguito, «e pertanto è una cosa abbastanza naturale fare qualcosa assieme».

Mare e terra, però, potrebbero non bastare. E così Msc fa sapere anche di non aver ancora chiuso definitivamente il dossier Ita Airways. Interrogato sulla possibilità che l'operazione possa riaprirsi, il capo di Msc ha sottolineato che sulla compagnia aerea «noi abbiamo voltato pagina, so che le negoziazioni con Lufthansa sono molto avanzate, dunque noi le rispettiamo. Se poi ci dovesse essere proprio una necessità da parte del governo, della signora Meloni, noi sicuramente, da italiani, da buoni cittadini risponderemo sempre favorevolmente». L'ipotesi, per ora, è remota. Ma il gruppo, a quanto pare, non sembra avere paura di espandersi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DOPO LA CRISI DEGLI ANNI 90 E DUEMILA IL SETTORE VEDE CONSOLIDARSI IL RILANCIO

# Svolta turistica, la rivincita dei taxi «Crociere e b&b ci hanno salvato»

La Confartigianato: «Picchi importanti di richieste con le grandi navi. Il periodo invernale resta ora il punto dolente»

Marco Toracca / LA SPEZIA

«La svolta turistica della città della Spezia ha salvato il servizio taxi. Non ci sono dubbi. Crocieristi, utenti di affittacamere, bed and breakfast e alberghi hanno ridato slancio al nostro lavoro. È un fatto».

Lo dice Daniele Da Costa, vicepresidente dei tassisti di Confartigianato nonché membro della Consorzio Radio Taxi, realtà che gestisce le auto bianche nel Comune della Spezia e che conta su 45 licenze. «Adesso il lavoro c'è e nel periodo estivo la paga si porta a casa», spiega Da Costa tassista da 33 anni in città e testimone oculare del periodo nero. «C'è stata una fase di stallo molto dura, quella in cui progressivamente La Spezia perdeva la vocazione primaria legata a industria e settore militare senza trovare un'alternativa. La fine del servizio di leva del 2004 è stato il confine. Abbiamo rischiato di sparire. Poi è arri-

vata la svolta turistica». Aggiunge: «È giunta di recente la 45ª licenza rivolta a un mezzo destinato a disabili. Stiamo tornando lentamente a crescere dopo essere arrivati a toccare le 37 unità negli anni della crisi».

Tra le doglianze i picchi di chiamate. «È uno scenario impensabile fino ad alcuni anni fa ma oggi si può presentare. Soprattutto in estate possono esservi momenti di afflusso così forte che non si riescano a smaltire come si vorrebbe. Sono legati all'arrivo delle navi da crociera e alle ore serali quando i turisti escono da ristoranti e locali, problematiche tipiche di una città che è diventata turistica. Il nostro lavoro è fatto così».

Al momento i taxi spezzini hanno punti fissi alla stazione ferroviaria centrale, a Migliarina, al centro commerciale delle Terrazze, in via Diaz, all'ospedale Sant'Andrea e anche in zona cruise terminal. «Il turno di lavoro può arrivare fino a 10 ore e in

quelle di punta gestiamo anche due o tre servizi in 60 minuti. Il boom turistico ha portato anche a sfruttare la possibilità dello sdoppiamento temporaneo della licenza approvato di recente dal Comune. Lo hanno fatto alcuni operatori con due persone che utilizzano la stessa auto». Il nodo rimane l'inverno: «Ogni anno chiediamo di ridurre. Purtroppo è la fase più dura ma l'allungamento della stagione turistica potrebbe aiutarci».

A confermare l'importanza di un servizio diventato vitale sono direttamente gli affittacamere. Paolo Piscopo, presidente del consorzio Welcome To La Spezia dice: «C'è sempre più bisogno di taxi e speriamo che la progressiva destagionalizzazione possa dare loro ulteriore slancio. Settembre è tutto pieno e ottimi segnali ci sono per ottobre. Il Comune sta intervenendo su nuovi parcheggi e bagni pubblici credo che possa essere il momento di avere

anche più taxi».

Da palazzo civico Marco Frascatore assessore alle Attività produttive spiega: «Presto avvieremo un tavolo con i tassisti per fare il punto con numeri alla mano. La città deve avere un quadro chiaro per guardare al futuro in modo da garantire sempre il servizio a residenti e turisti».

Maria Grazia Frijia, assessore al Turismo osserva: «Il turismo è un settore traino dell'economia spezzina. Il dato emerge anche da uno studio dedicato su 6000 comuni italiani che mette La Spezia a metà della top 100 per produzione di valore aggiunto. Ciò evidenzia quanto sia strategico continuare a lavorare per fortificare questo ambito che ha effetti positivi a cascata. Parliamo non solo di trasporto taxi e ncc ma anche di treni e bus oltre a traghetti e noleggi imbarcazioni con e senza skipper. Non dimentichiamo commercio, ristorazione, guide turistiche e nuove professioni legate a digitale e comunicazione per la promozione di prodotti tipici del territorio». —

## LE TARIFFE

### Dalla stazione Fs verso le riviere e gli aeroporti

Il tariffario dei taxi spezzini è pubblicato alla stazione centrale uno dei punti di riferimento di turisti e viaggiatori. Per fare alcuni esempi i collegamenti con località balneari come Portovenere o Riomaggiore arrivano a 40 euro, 120 per Deiva Marina. Per l'aeroporto di Pisa 200 euro, Genova 250 e Firenze 300. Altre tariffe nella cartellonistica dedicata.

«Il periodo più nero legato all'addio della leva militare, anni da dimenticare»





I tassisti che accolgono i turisti nello slargo che sorge davanti alla stazione ferroviaria centrale

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



I passeggeri della nave Le Bougainville in Piazzetta

PIUMETTI

leri a Portofino la nave da mille e una notte  
A bordo 92 suite e c'è anche il maggiordomo

## Le Bougainville: passerella nel Borgo con cento croceristi

### IL CASO

PORTOFINO

**L**a nave più lussuosa è arrivata alle 9 in punto, ha gettato l'ancora davanti al Borgo e ha iniziato a fare scendere a terra, con i tender, i circa 100 croceristi selezionati ospitati a bordo.

Le Bougainville, terza nave da crociera del calendario portofinese di settembre - che si preannuncia ancora molto fitto per numero di croceristi -, non ha deluso le attese.

Senza affollamenti, visto il numero esiguo, i croceristi sono sciamati tra molo Umberto I e la Piazzetta in maniera ordinata. Ma, soprattutto, hanno fatto tappa e consumato nei locali, ristoranti e bar, di Portofino. Dopo l'assalto delle mega navi da crociera da 2 o 3 mila persone, dunque, questa volta a far sorridere gli esercenti portofinesi è stata una nave extra lusso, con passeggeri interessati a una vacanza esclusiva e pronti a mettere mano al portafoglio, visto che una settimana a bordo del sontuoso hotel galleg-

giante costa poco meno di 6 mila euro a persona.

Le Bougainville - lunghezza di 136 metri -, è la terza nave della classe Explorer consegnata a Ponant Cruises. Costruita nel 2019 da Fincantieri, batte bandiera francese e la compagnia di navigazione è la Ponant, specializzata in crociere lusso. Il suo scafo è stato costruito nel cantiere Vard di Tulcea, in Romania, e l'allestimento ha avuto luogo nello stabilimento di Søviknes ad Ålesund, in Norvegia. Oggi è considerata una delle navi da crociera più lussuose mai esistite. Di successo l'abbinamento tra le dimensioni della nave e le sue 92 suite (non ci sono cabine standard ma solo suite di diverse categorie dotate di ogni comfort, compreso il maggiordomo), tutte con balcone o terrazza privata ed enormi finestre panoramiche. A bordo non mancano la spa, la palestra, la piscina, il solarium, una lounge interna e una esterna, un teatro e un negozio di lusso che vende dall'abbigliamento ai gioielli.

Tra le caratteristiche ci sono anche il rispetto dell'ambiente e l'innovazione: la nave, infatti, ospita il "Blue Eye", uno spettacolo subacqueo multisensoriale che permette ai passeggeri di scoprire - e sentire - il mondo sottomarino attraverso due oblò, che hanno la forma di occhio di cetaceo, spalancati sul fondo del mare.

Un'immersione nel blu, alla scoperta degli abitanti dei fondali, che i passeggeri godono direttamente da comodi divani. —

E. M.



MENU

# ShipMag.

SHIPPING MAGAZINE

CERCA

[Crociere](#) [Cargo](#) [Cantieri&Difesa](#) [Yacht](#) [Porti](#) [Logistica](#) [Green&Tech](#) [I Focus di Shipmag](#) [Eventi](#)

CROCIERE

GREEN&amp;TECH

# CLIA, accelera la transizione green delle crociere ma i porti sono ancora in ritardo

06 settembre 2023 - Redazione



**Vago: “Stiamo investendo ma c’è bisogno del supporto dei governi”**



Genova – CLIA, associazione internazionale del settore crocieristico, ha pubblicato oggi il Global Cruise Industry Environmental Technologies and Practices del 2023, in cui si fa il punto sulla transizione ecologica del comparto e da cui emerge un netto cambio di marcia in ambito ambientale. **Secondo il portafoglio ordini 2023, per esempio, i 62 miliardi di dollari investiti dalle compagnie dal 2019 ad oggi consentiranno la costruzione di 44 nuove navi nei prossimi 5 anni, di cui più della metà, ben 25, alimentate a GNL e 7 abilitate all’uso del metanolo.** In pratica, il 73%

**La newsletter di  
ShipMag**

delle nuove navi avrà alimentazione “pulita” e, in futuro, un numero sempre crescente adotterà sistemi di alimentazione innovativi o sarà in grado di utilizzare carburanti a zero emissioni, segnando così un deciso passo avanti nella transizione ecologica.

**Il Rapporto CLIA illustra poi nel dettaglio gli investimenti effettuati allo scopo di ridurre le emissioni, tra cui in primis l'elettrificazione a terra che consente alle navi di spegnere i motori durante l'ormeggio: al momento tale sistema è presente su 120 navi CLIA** (pari al 46% della flotta mondiale), mentre meno del 2% dei porti del mondo ha predisposto l'elettrificazione delle banchine. Il Rapporto elenca anche le diverse altre soluzioni che gli armatori stanno sviluppando: motori multi-carburante, celle a combustibile, tecnologie per l'energia eolica (comprese le vele solide), fotovoltaico, batterie di accumulo per il risparmio energetico, oltre a 32 progetti pilota sui combustibili alternativi. Inoltre, emerge come sistemi di monitoraggio dell'efficienza energetica siano attualmente in uso su 171 navi, pari al 60% della flotta globale.

“Le compagnie continuano a investire per ammodernare la flotta, renderla sostenibile e per proteggere gli oceani, l'aria e le destinazioni – **dice Kelly Craighead, Presidente e AD di CLIA** – e i dati mostrano che, in ambito ambientale, un cambiamento radicale è già in corso. Le navi del futuro sono già in cantiere e noi stiamo già sviluppando nuove tecnologie, programmi pilota e sperimentazioni a dimostrazione di come il settore sia all'avanguardia della sostenibilità e dello sviluppo tecnologico”.

La possibilità di usare carburanti sostenibili rimane essenziale per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione in ambito marittimo e a tale scopo è necessario che i governi ne sostengano lo sviluppo e la diffusione su larga scala. “Per raggiungere i nostri ambiziosi obiettivi ambientali sono necessari consistenti investimenti, sia pubblici che privati. Il comparto crocieristico, parte del più ampio settore marittimo, sta facendo la sua parte ma abbiamo bisogno che le istituzioni sostengano i nostri sforzi nella ricerca e che definiscano un quadro normativo chiaro e stabile, in modo che tutta la filiera possa programmare e svolgere il lavoro necessario” **dice Pierfrancesco Vago, Chairman di CLIA**.

**Nel dettaglio, il Rapporto 2023 evidenzia alcuni numeri:**

**Elettrificazione delle banchine (Shoreside Electricity, SSE)** – I sistemi di elettrificazione delle banchine consentono alle navi di spegnere i motori una volta all'ormeggio e, a secondo del mix energetico utilizzato, di ridurre le emissioni fino al 98% (fonte: U.S. Environmental Protection Agency). Ad oggi, 120 navi CLIA (il 46% del totale della flotta mondiale) sono predisposte per l'elettrificazione a terra. Nel 2028 si prevede siano più di 210 ad essere equipaggiate con tali sistemi o saranno configurate per

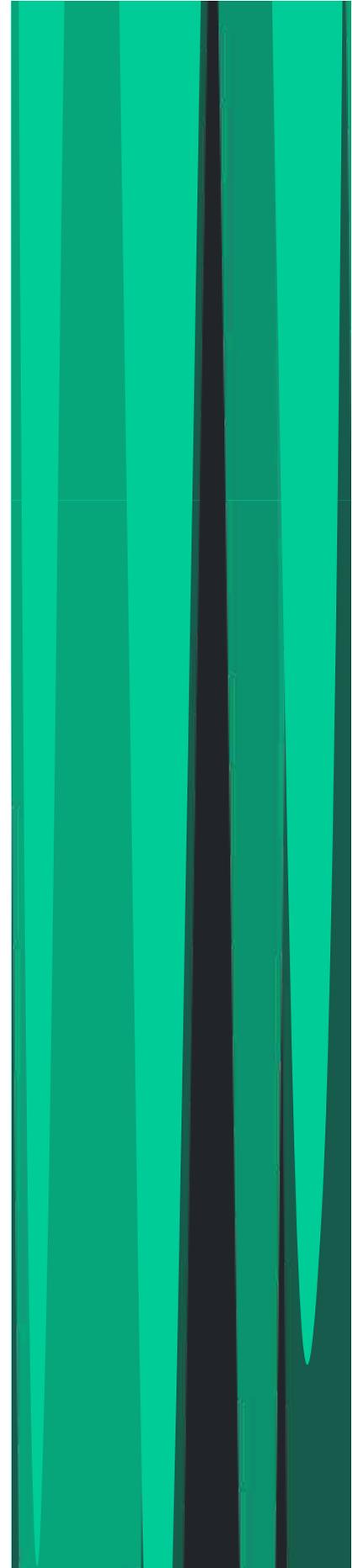


ricevere energia da terra in futuro (tre quarti delle imbarcazioni esistenti). Attualmente solo 32 porti nel mondo (erano 29 nel 2022) hanno almeno una banchina che può fornire elettricità da terra: si tratta di meno del 2% dei porti di tutto il pianeta. Le compagnie aderenti a CLIA si sono impegnate affinché entro il 2035 tutte le loro navi siano dotate di sistemi per sfruttare l'elettrificazione delle banchine. Secondo il programma Fit-for-55 dell'UE, entro il 2030 i principali porti europei dovranno essere dotati di energia elettrica a terra, il che velocizzerà ulteriormente gli investimenti nelle infrastrutture portuali.

**Advanced Wastewater Treatment Systems** – Come parte del loro più generale obiettivo di sostenibilità, le compagnie crocieristiche si sono impegnate a non scaricare acque reflue non trattate in nessuna parte del mondo. Al momento 202 navi (l'80% della flotta mondiale, +12% sul 2022) sono dotate di sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue. Si tratta di sistemi con standard assai più avanzati e stringenti di quelli esistenti sulla terraferma. Il 100% delle nuove navi in costruzione sarà dotata di questi sistemi, portando così il totale a 242 imbarcazioni. Dal 2019, il numero di navi dotate di sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue in grado di soddisfare i più severi standard in vigore nel Mar Baltico è aumentato del 167%. Oggi, quasi un terzo delle navi dispone di questi sistemi.

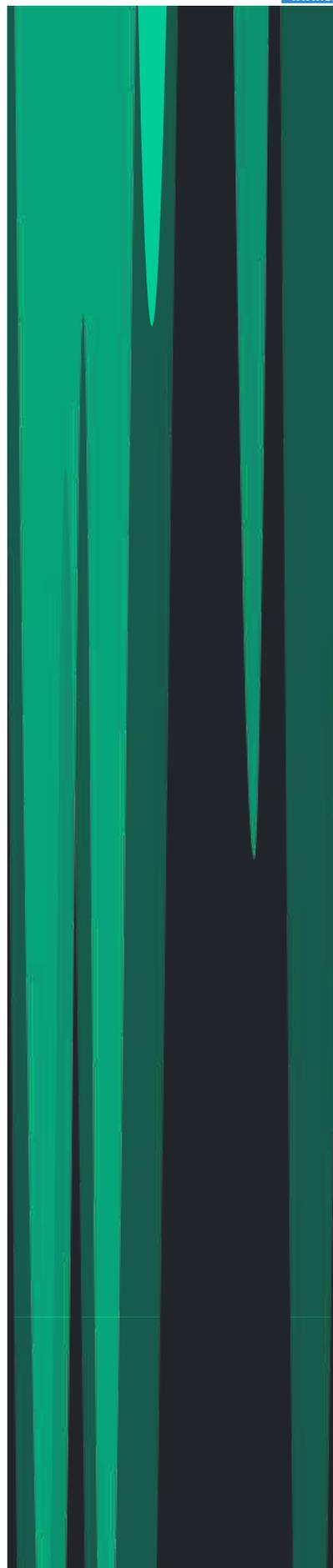
**Gas Naturale Liquefatto (LNG)** – Il comparto delle crociere è all'avanguardia della sostenibilità, in particolar modo per ciò che concerne l'utilizzo di carburanti sostenibili e rinnovabili. Infatti, molte navi utilizzano già oggi il gas naturale liquefatto (LNG) e, come tali, dispongono di motori che potranno essere alimentati anche a LNG sintetico o biofuel in futuro, con nessuna o minimali modifiche. Il 48% delle nuove navi in costruzione sarà alimentato a GNL. Queste imbarcazioni già rappresentano il futuro del comparto marittimo, anche perché in grado di utilizzare carburanti rinnovabili non appena questi saranno disponibili su larga scala. Secondo le analisi di SeaLNG, come di molti altri istituti, il gas naturale liquefatto è oggi il combustibile fossile disponibile su larga scala che ha le migliori performance per ciò che concerne la riduzione delle emissioni: in particolare, può arrivare a zero emissioni di zolfo e particolati, taglia le emissioni NOx di circa l'85% e quelle di gas serra del 20%

**Renewable fuels and alternative energy sources** – Diverse compagnie stanno testando o utilizzando sistemi che possano consentire l'utilizzo di carburanti "puliti", quali biofuels, e-fuels e combustibili rinnovabili. Oggi quattro navi da crociera CLIA già utilizzano biofuel rinnovabili come sistema di alimentazione, mentre altre quattro sono già in costruzione. Inoltre, 24 navi stanno attualmente testando biocarburanti e altre due stanno sperimentando carburanti sintetici a base di carbonio. Sette navi di nuova costruzione saranno alimentate con carburanti a zero





emissioni di carbonio, tra cui cinque navi a metanolo verde e due a idrogeno verde. Il 15% delle nuove che entreranno in servizio nei prossimi cinque anni sarà dotato di batterie di accumulo e/o di celle a combustibile, così da consentire la generazione di energia ibrida.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

COMPLETATO DA FINCANTIERI SU DUE NAVI DA CROCIERA

# Maxi refitting per Crystal



TRIESTE – Fincantieri ha completato l'ammmodernamento in parallelo di due navi da crociera per Crystal (A&K Travel Group), consegnando nei giorni scorsi Crystal Symphony. La prima unità, Crystal Serenity, è rientrata nella flotta della società armatrice il 20 luglio scorso.

Il contratto è stato perfezionato nel dicembre del 2022 e, dopo una fase iniziale dedicata allo sviluppo dell'ingegneria, i lavori si sono protratti per circa cinque mesi elevando significativamente il livello di servizi e alloggi a bordo. È stata rivoluzionata la parte alberghiera delle unità, sia aree pubbliche che suite e cabine, interessando profondamente anche quella impiantistica, per allungare la vita operativa. Il progetto si è concluso con le consuete attività di carenaggio propedeutiche al ritorno in servizio.

In ciascuna nave, tre ponti sono stati trasformati radicalmente con l'installazione di oltre 100 nuove suite e cabine di dimensioni doppia, tripla e talvolta quadrupla rispetto alle 230 precedenti, generando ambienti di maggior spazio e pregio, grazie alla ricercatezza delle finiture utilizzate. Ulteriori 100 sono state completamente rimodernate, senza modificarne le dimensioni. I casinò sono stati rimossi per far spazio a generose lounge.

Anche gli aspetti legati alla sostenibilità ambientale sono stati oggetto di aggiornamento, con particolare riferimento ai sistemi di trattamento delle acque reflue e di recupero energetico. Infine, le carene sono state trattate con speciali vernici ecosiliconiche di ultima generazione, che riducono l'attrito e i consumi di carburante.

Pierroberto Folgiero, amministratore delegato di Fincantieri, ha

commentato: "Si tratta di una delle più importanti commesse gestite presso il nostro Arsenal Triestino San Marco, che ci permette consolidare ulteriormente la leadership di Fincantieri Services nel comparto refitting e refurbishment a livello globale che crescerà molto nei prossimi anni per la rivoluzione digitale e verde in corso". Folgiero ha concluso: "Supportare in veste di partner tecnologico il rilancio di un brand come Crystal è un risultato molto significativo, che avvia nel miglior modo possibile il rapporto con un cliente come Crystal che oggi fa riferimento ad un armatore da noi molto ben conosciuto come Manfredi Lefebvre D'Ovidio".

Crystal Serenity e Crystal Symphony hanno una lunghezza di quasi 240 metri, una stazza di circa 51.000 tonnellate e una capacità massima che oggi si attesta rispettivamente a circa 740 e 606 passeggeri.



PORTI LOGISTICA SHIPPING ECONOMIA TRASPORTO POLITICA TURISMO E CROCIERE

**SC Aldo Spadoni Sri**

Piazza dei Legnami, 21, 57123 Livorno (LI)  
Tel. 0586 248111



1 ora fa Andrea Puccini

## Crociere a due velocità: boom passeggeri, frenata ordini per i cantieri



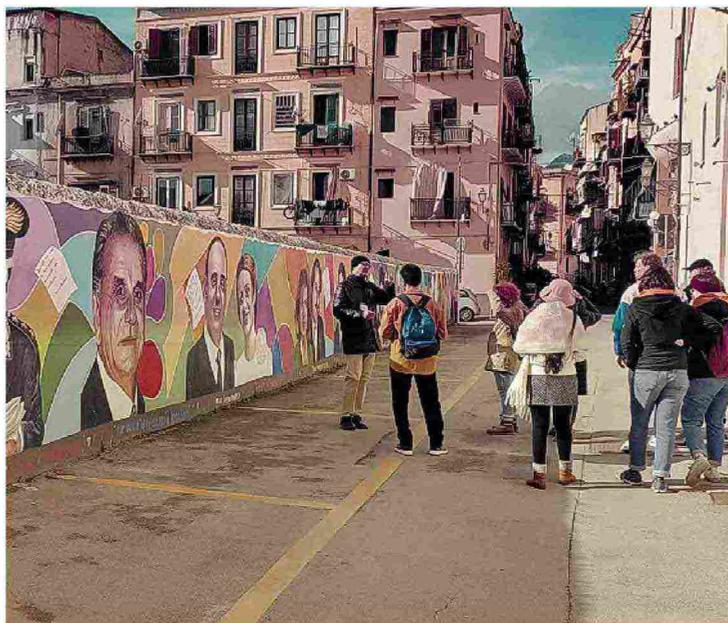
LONDRA - L'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, **la Clia**, prevede che **entro la fine del 2023 saranno trasportati 33 milioni di passeggeri nel mondo**, registrando un **aumento dell'11% rispetto al 2019**. Inoltre, quest'anno si stima che **oltre 950.000 italiani saliranno a bordo di navi da crociera, un numero simile a quello dell'anno pre pandemia**. Sembra quindi che il settore delle crociere abbia superato la crisi causata dalla pandemia di Covid-19. Tuttavia, se si guarda al settore **cantieristico delle navi da crociera, che ha il suo fulcro in Europa e in cui l'Italia svolge un ruolo di rilievo, emerge un quadro diverso**. Nonostante una ripresa e un ampio ordine di lavori, il settore non sembra ancora aver raggiunto i ritmi precedenti alla pandemia.

ABBONATI

EFFETTUA IL LOGIN

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# COSTA CROCIERE SOSTIENE ADDIOPIZZO: “PALERMO NO MAFIA TOUR”



LA COMPAGNIA PROMUOVE UNA INIZIATIVA A FAVORE DEL TURISMO ETICO E RESPONSABILE. OGNI GIOVEDÌ, DURANTE LA SOSTA DI COSTA SMERALDA A PALERMO, GLI OSPITI ITALIANI E INTERNAZIONALI DELLA NAVE POTRANNO SCOPRIRE IL CENTRO STORICO DELLA CITTÀ CON UN TOUR TRA I LUOGHI-SIMBOLO DELL'ANTIMAFIA.

**Costa Crociere** fa rotta a Palermo per sostenere il movimento antimafia **Addiopizzo**. Gli ospiti italiani e internazionali della compagnia italiana in arrivo ogni giovedì a Palermo a bordo della nave **Costa Smeralda** potranno scoprire la città in una maniera davvero unica, partecipando al **“Palermo No Mafia Tour”**, un tour a piedi nel centro storico di Palermo alla scoperta dei luoghi-simbolo dell'antimafia civile e della ribellione al racket. Il tour è organizzato da Addiopizzo Travel, cooperativa sociale e tour operator nato

nell'ambito del movimento Addiopizzo, che propone turismo etico per dire no alla mafia.

In linea con i principi del suo “Manifesto per un turismo di valore, sostenibile e inclusivo”, Costa Crociere ha voluto scegliere per i suoi ospiti in visita a Palermo un percorso di turismo etico e responsabile, un nuovo modo di visitare la città, dove ogni tappa offre lo spunto per una riflessione sul fenomeno della mafia e sulla mobilitazione civile contro il potere mafioso. Durante la passeggiata a piedi di circa

tre ore, accompagnata dal racconto di chi la città la vive quotidianamente, gli ospiti potranno conoscere Palermo nella sua vera essenza, al di là dei luoghi comuni.

L'itinerario di “Palermo No Mafia Tour” si snoda tra le vie del centro storico per mostrare una nuova immagine della città. Dopo l'accoglienza al porto, la prima tappa è il **Teatro Massimo**, luogo che per molti è legato all'immaginario del film “Il Padrino”. Da lì si raggiunge a piedi il **Muro della Legalità**, un murale



di oltre 60 metri, che ritrae i volti dei caduti nella lotta contro la mafia, come Paolo Borsellino, Giovanni Falcone, Peppino Impastato, ma anche di personaggi della letteratura e cultura siciliane, come Andrea Camilleri, Leonardo Sciascia e Letizia Battaglia, che sono sempre stati in prima linea nella lotta per la legalità.

Il tour prosegue poi per **Piazza Beati Paoli**, per raccontare del legame leggendario, ma infondato, fra la setta del romanzo di Luigi Natoli "I Beati Paoli" e Cosa nostra, passando per il celebre e pittoresco Mercato del Capo. La tappa successiva è **Piazza della Memoria**, con il memoriale dedicato ai magistrati uccisi dalla mafia, alle spalle del Tribunale, e poi ancora la **Cattedrale**, dove viene affrontata la questione dei rapporti fra Mafia e Chiesa e l'impegno antimafia di martiri come Don Pino Puglisi. Si raggiunge quindi il **Municipio**, per tanti anni simbolo del connubio fra mafia e politica, ma che ha vissuto anche la stagione

della Primavera di Palermo. Il tour prevede anche una pausa di consumo critico, in uno dei negozi che espongono il logo della campagna **"Pago chi non paga"**: sono negozi che hanno detto no al racket delle estorsioni, dichiarando pubblicamente di non voler più pagare il pizzo. In questo modo gli ospiti di Costa Smeralda potranno non solo contribuire al cambiamento, sostenendo un circuito di economia etica e libera dal pizzo, ma anche conoscere i commercianti della rete Addiopizzo e le loro storie.

**Addiopizzo** è un movimento antimafia nato nel 2004 da un gruppo di giovani intorno a uno slogan: "un intero popolo che paga il pizzo è un popolo senza dignità". Opera dal basso attraverso la strategia del "consumo critico", coinvolgendo i cittadini e turisti per sostenere con i propri acquisti i commercianti che non cedono alle richieste estorsive e che si sono apertamente schierati contro la prepotenza mafiosa, oltre a

offrire assistenza gratuita alle vittime di estorsione e di usura.

Costa Smeralda è una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni. Sino al 14 marzo 2024 Costa Smeralda farà scalo a Palermo tutti i giovedì, nell'ambito di un itinerario di una settimana nel Mediterraneo occidentale, che comprende anche Civitavecchia, Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca. Dal 23 Marzo 2024 sino a fine anno, sarà invece Costa Toscana, nave gemella di Costa Smeralda, a fare scalo a Palermo ogni settimana.

**PRENOTAZIONI PRIMA DELLA PARTENZA DELLA CROCIERA, NELL'APPOSITA SEZIONE DI MYCOSTA.COM, OPPURE DIRETTAMENTE A BORDO DELLA NAVE.**

**COSTA CROCIERE SOSTIENE ADDIOPIZZO: "PALERMO NO MAFIA TOUR"**



Il tour "Palermo No Mafia Tour" è a base del territorio. È organizzato dal Comune di Palermo, in collaborazione con il Tribunale e il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell'Università di Palermo.

Costa Crociere ha scelto di sostenere il movimento Addiopizzo, che si batte contro il racket delle estorsioni. Il tour "Palermo No Mafia Tour" è un'occasione per conoscere i commercianti che non cedono alle richieste estorsive e che si sono apertamente schierati contro la prepotenza mafiosa.

**QUICK RELIABLE WORLDWIDE**

NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER SECONDE E CABARCI

PARTENZE SETTIMANALI PER LANTIPALMA CON RESE TO DONDI

SERVIZI DIRETTI PER BANGHOK, SINGAPORE, MALA, VIAGGI E CROCIERE

SUD AMERICA - MESSICO - ESTERNO GIBRALTARE - OCEANIA

SERVIZI DIRETTI INFORMATI DAL PRINCIPALE PORTO DELLA DESTINAZIONE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Record a Gioia Tauro con l'arrivo della Msc Nicola Mastro



21

[www.cislivorno.it](http://www.cislivorno.it)



Centro Internazionale Spedizioni S.p.a.

assistenza completa



Nuovo record per il porto di Gioia Tauro. La Msc Nicola Mastro, di recente costruzione, ha fatto ingresso nel mercato nazionale attraverso lo scalo portuale calabrese, primo porto di transhipment d'Italia e tra i più grandi nel circuito internazionale del Mediterraneo.

Attraccata alle sue banchine, in tempi record, ha visto imbarcare 9500 containers per una complessiva movimentazione di 17.008 TEUs. Si tratta di una lavorazione per singola nave che supera tutti i record finora segnati sia a Gioia Tauro che, di riflesso, nel mercato italiano.

Con una lunghezza di 400 metri e una larghezza di oltre 61 metri, la Msc Nicola Mastro, intitolata ad uno storico manager della Mediterranean Shipping Company, rientra negli standard delle ultra-large port-container che quotidianamente solcano le acque portuali calabresi ma che, in questa occasione, vede segnare il record nella singola movimentazione navale.

In crescita costante da anni, il terminalista MedCenter Terminal Container, nei primi sette mesi dell'anno, ha registrato un ulteriore incremento del 2,5 per cento rispetto allo stesso periodo del 2022, riconfermando così il primato nazionale del porto di Gioia Tauro nel settore del transhipment.

il messaggero marittimo agosto 2023

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ARMATORI

# Varata a Trieste la Msc Nicola Mastro

È la più grande nave mai attraccata in Italia. Toft: «Uniamo crescita e riduzione degli impatti»

Varata al Trieste Marine Terminal la MSC Nicola Mastro, la più grande nave mai attraccata in Italia, appartenente alla classe "Celestino Maresca" di cui fanno parte le navi più grandi e sostenibili al mondo.

MSC Nicola Mastro ha dimensioni record, con i suoi 399 metri di lunghezza e 61,5 metri di larghezza e un pescaggio a pieno carico di 17 metri ha una capacità di 24.116 TEU (di cui oltre 2.000 refrigerati). La nave presenta tecnologie all'avanguardia dal punto di vista ambientale, vantando la più bassa percentuale di emissioni di gas serra per container trasportato, con emissioni di Co2 del 12% più basse rispetto alle soglie prescritte. MSC Nicola Mastro è dotata di tecnologie innovative che assicurano un'ulteriore riduzione delle emissioni, tra cui un sistema ibrido di depurazione dei gas di scarico (scrubber), un sistema di lubrificazione dello scafo ad aria e sistemi antivegetativi per ridurre il livello di attrito con l'acqua per abbassare i consumi di carburante, inoltre è equipaggiata per poter ri-

cevere l'energia da terra spegnendo i motori durante l'ormeggio.

MSC Nicola Mastro è oggi alimentata con il tradizionale carburante marino ma è stata progettata per poter effettuare velocemente il retrofitting per poter essere alimentata un domani con carburanti green di ultima generazione che si dimostreranno essere efficaci per la propulsione marina e per la protezione dell'ambiente.

Dopo aver scalato i porti cinesi, Singapore, King Abdullah in Arabia Saudita, Ashdod in Israele, Fos sur mer in Francia e Gioia Tauro, Genova e La Spezia in Italia la nave è giunta a Trieste per la cerimonia odierna a testimonianza del valore e dell'impegno della compagnia verso l'Italia e il Porto giuliano.

Alla cerimonia di battesimo di MSC Nicola Mastro, che si è tenuta lungo la banchina del Terminal TMT di Trieste, ha preso parte Diego Aponte, presidente del Gruppo MSC assieme alle principali autorità e istituzioni a livello locale e nazionale. La nave ha ricevu-

to la benedizione di Don Alessandro Amodeo, Cappellano dell'Opera dell'Apostolato del Mare.

Soren Toft, CEO di MSC ha sottolineato: "Qui a Trieste, i nostri investimenti nel terminal e nella ferrovia hanno creato un gateway strategico che offre uno sbocco sul mare anche a quei Paesi come Austria, Repubblica Ceca, della Slovacchia e dell'Ungheria che hanno scelto questo porto per movimentare le loro merci, raggiungendo da qui persino la Germania settentrionale. Nonostante la grande crescita della nostra capacità di movimentazione, continuiamo ad impegnarci per ridurre il nostro impatto sull'ambiente modernizzando la nostra flotta con un programma di costruzione di nuove navi che comprende le portacontainer più efficienti dal punto di vista dei consumi".

"La Regione da tempo è impegnata nello sviluppo logistico di quest'area, investendo nel porto di Trieste, negli interporti e nei collegamenti ferroviari. Questa è una piattaforma fondamentale per il colle-

gamento dell'intera Europa con il resto del mondo che stiamo supportando grazie a una straordinaria alleanza fra istituzioni e grandi player privati", ha sottolineato il presidente della Regione Friuli Massimiliano Fedriga.

Zeno D'Agostino, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha dichiarato: "Con questo evento Trieste e il gruppo MSC danno un importante messaggio al mondo rispetto alla formidabile potenzialità di sviluppo del porto di Trieste. Navi come queste presuppongono una grande capacità di gestione logistica dell'intero sistema. Infatti stiamo lavorando e investendo in maniera forte e costante dal punto di vista delle infrastrutture ferroviarie, in un processo di integrazione continuo rispetto ai nodi regionali e internazionali. Ma questa giornata dimostra soprattutto il consolidamento della partnership con MSC, un grande player globale che ha investito nel nostro scalo portando avanti una serie di operazioni logistiche complessive che gravitano intorno al porto".



La MSC Nicola Mastro attraccata al Trieste Marine Terminal



**Cerimonia a Trieste della più grande portacontainer per i porti italiani**

# Battezzata la *Nicola Mastro*

**Alla presenza del presidente Aponte, dell'autorità portuale e del governo, celebrata la nave dei record. Con un pescaggio di 17 metri a pieno carico, potrà approdare in un pugno di scali d'Italia**



**L**a Msc Nicola Mastro, una delle più grandi portacontainer della flotta di Msc e la più grande ad approdare nei porti italiani, è stata battezzata oggi a Trieste.

Cerimonia al Trieste Marine Terminal, controllato dal gruppo Msc, che a Trieste possiede anche il 50 per cento di una società di rimorchio portuale, Tripmare, tramite la Gesmar di Rimorchiatori Mediterranei. Presente la dirigenza di Msc, tra cui Diego Aponte, presidente del gruppo e figlio del fondatore Gianluigi. Tra gli altri, erano presenti il ministro dei rapporti con il Parlamento, Luca Ciriani; il governatore della Regione Friuli, Massimiliano Fedriga; il presidente dell'autorità di sistema portuale di Trieste, Zeno D'Agostino; l'amministratore delegato del gruppo Msc,

**segue in ultima pagina**

## Nicola Mastro

Soren Toft. Circa 600 ospiti tra autorità civili, militari, religiose. «Oggi è una giornata straordinaria, fino a pochi anni fa impensabile. Ma noi volgiamo rendere questa nave operativa, vogliamo che diventi la quotidianità per il porto di Trieste: ci sono 105 milioni di euro sul Pnrr per rafforzare il Molo Settimo. Andiamo avanti, con la collaborazione tra pubblico e privato che qui funziona», commenta D'Agostino. Msc Nicola Mastro è una nave che potrà approdare in pochi porti italiani, tra cui Trieste, Genova e

Gioia Tauro, dove nei giorni scorsi è già approdata, non tanto per le dimensioni in sé - è lunga 400 metri e larga circa 60 - quanto per il pescaggio a pieno carico che arriva a 17 metri. Combinando economia di scala (grande capacità di trasporto, in questo caso) e utilizzando il bunker marittimo con bassissimi tenori di ossidi di zolfo e azoto, secondo i calcoli dell'armatore le emissioni di anidride carbonica sarebbero del 12 per cento inferiori alle soglie massime consentite dalla normativa dell'International Maritime Organization. Possiede un sistema di scrubber, ovvero filtri per il particolato e gli ossidi, un sistema di lubrificazione dello scafo per farla scivolare con meno attrito e risparmiare carburante. Infine, è predisposta per il cold ironing, l'allacciamento alla rete elettrica di terra quando è in sosta nel porto.

# Box demand picture weaker as supply continues to grow

BIMCO has lowered its forecast for global container volume growth, putting extra pressure on carriers as record levels of new capacity enter the market.

Volumes are set to grow by -0.5% and 0.5% this year, and by between 3%-4% in 2024.

“Compared with our previous base case, our total volume growth forecast for 2023 has been lowered 0.5 percentage points whereas the growth forecast for combined head-haul and regional trade volumes remains unchanged,” BIMCO said.

“We now believe that the volume recovery in many key trades will be delayed until 2024 due to tight financial conditions for businesses and consumers.”

High inventory levels in the US also continued to pose a risk to demand, it said.

“Relative to sales, the inventories appear to be back at the pre-Covid level,” BIMCO said.

“However, for the two sectors that carry the highest share of total business inventories — manufacturing and wholesale — the inventory to sales ratio remains above pre-Covid levels, indicating that inventory adjustments may still be needed.”

On the other side of the equation, however, BIMCO said the total capacity of ships delivered from shipyards had reached a record high.

“Shipowners have, however, continued to order new ships and the order book has remained only marginally smaller than the record 7.6m teu reached in March 2023,” it said.

“Capacity of ship deliveries are therefore expected to reach new records in both 2023 and 2024, reaching 2.3m teu and 2.7m teu, respectively.”

The offsetting effect on this new tonnage from scrapping and slow steaming had yet to have much impact, it added.

“As recycling of ships has increased only marginally compared with last year, we have reduced our recycling estimate for 2023 to 200,000 teu, while maintaining an estimate of 600,000 teu for 2024,” BIMCO said.

Sailing speeds had risen since the first quarter, but were 0.5 knots lower than the corresponding period of 2022.

“Upcoming ship deliveries may allow liner operators to reduce sailing speed more by adding ships to existing services,” BIMCO said.

“This should result in lower greenhouse gas emissions and better CII ratings for the ships.”

But as sailing speeds had reduced less than had been expected, slow steaming would only reduce capacity



by three percentage points in 2023, and by five percentage points in 2024.

“Even though we forecast demand to grow faster than supply in 2024, the markets will still be under pressure from the significant excess capacity that will continue to plague the market,” BIMCO said.

“The freight rate markets could fare better if liner operators manage to better align the capacity they offer to market demand. However, we believe that the liner operators will find this difficult given the influx of new ships and since most liner operators currently remain profitable.”



# Trade bodies seek to show eBLs are ready for adoption

SHIPPING groups pushing for the wider uptake of electronic bills of lading have a new offer: "If you want an eBL, we will provide one."

The Digital Container Shipping Association and other members of the Future International Trade Alliance have launched a new initiative to promote the use of eBLs throughout the industry, particularly to banks and forwarders.

DCSA has long pushed for standardised, paperless bills of lading to save time and costs and lessen fraud risk.

But while the benefits of eBLs are widely understood, they suffer from a network paradox: There is no point having a telephone unless someone else has one too. But the more people there are with telephones, the more useful telephones become.

The same is true for eBLs, DCSA head of digital trade Niels Nuyens told Lloyd's List.

"If I'm looking at using an eBL and you don't have the means to receive it, then why would I do it? I'd rather stick to paper," he said.

"That has been raised as one of the key issues for adoption. If trade partners aren't ready, why make the steps?"

The FIT Alliance companies' recent Declaration of the electronic Bill of Lading states they are willing to provide eBLs for anyone who wants to use them.

"This is a chance for companies to show they will issue eBLs to act as a motivator," Nuyens said. "It says that if you want an eBL, we will provide one."

The container lines that make up the DCSA's membership want full adoption of eBLs by 2030.

"There's no question anymore over whether carriers will adopt it," Nuyens said. "By 2027, we want to be

at 50% so there's a big leap we need to take, but it is coming."

In 2021, however, just 1.2% of BLs were done electronically. That increased to 2.1% in 2022 and 3.2% this year. While that represents a growth of over 50% a year, there is a long way to go, Nuyens admits.

"It is growing but it still needs to really take off," he said.

"We anticipate an S-curve towards 2027. That is partly a reason why we issued this declaration.

"We want those that are interested to have a vehicle to express that to the industry and show there are more organisations out there willing to adopt than we might expect."

Nevertheless, many are still unaware of the benefits besides cost savings, such as enhanced security, environmental benefits, and easier access to global trade.

The DCSA is trying to get forwarders on board to provide the critical mass to ensure eBLs really take off.

"It is perfectly normal that smaller forwarders will only join later," Nuyens said. "They don't have the resources or capabilities now but 2030 gives the smaller guys time to join when they want to."

He said it is critical that banks join, adding many trading banks have expressed support. But getting them fully on board requires standardisation, which will be the next phase for the DCSA.

"Banks' processes mean it can take a lot of time to deploy a system," Nuyens said. "They will not want to do that for multiple systems so it is important that we can come to a standard."

But he remains positive that the FIT Alliance can drive the adoption that the industry needs: "This



declaration, the UK changing its trade documents law and other initiatives advocating for the usage of eBLs are going to be crucial in the coming 18 months.”

The alliance was formed in February with DCSA, BIMCO, the International Federation of Freight Forwarders Associations (Fiata), the International Chamber of Commerce and SWIFT.



## IN OTHER NEWS

### WinGD advances ammonia engine strategy following South Korean shipyard deal

TWO-stroke engine designer WinGD and South Korean shipbuilder Samsung Heavy Industries have confirmed the signing of a Memorandum of Understanding to co-operate on the development of ammonia-fuelled vessels.

The latest collaboration project by WinGD follows the signing of a similar agreement in June with Japanese shipyard Mitsubishi Shipbuilding Co for the application of its "X-DF-A" main engines for several vessel types and a development project last year with Samsung's compatriot, HD Hyundai Heavy Industries.

"Working with WinGD to prepare its ammonia engines for integration with newbuilding projects in key vessel segments will ensure that Samsung can offer customers the future fuel vessel solutions they need to meet their decarbonisation targets," said Samsung HI chief technology officer Haeki Jang.

### Two marine mutuals join Lloyd's Register fire prevention initiative

TWO marine mutuals, the UK P&I Club and TT Club, have signed up to the non-profit Safetytech Accelerator programme initiated by Lloyd's Register, which aims to reduce losses caused by cargo fires.

The scheme, launched in February 2023, is already supported by Cosco, Evergreen,

HMM, Maersk, the Offen Group, ONE and Seaspam, which together represent around 50% of the total container line shipping market.

The initiative is designed to expedite uptake of technology and best practice by identifying technology solutions, undertaking trials and developing best practices and recommendations. It has already started working on developing a solution for early fire detection in cargo hold.

### Columbia agreement comes ahead of Chinese push into LPGs and LNGs

THE deal signed last week between Columbia Shipmanagement and Seacon Shipping comes ahead of significant investment by the latter.

The China-based, Hong Kong-listed company agreed for Columbia to manage some of its ships from Greece in a partnership that will help both companies.

Columbia chief executive Mark O'Neil said Chinese demand is driving investment in liquefied petroleum gas and LNG carriers, but Seacon has only managed bulkers so far.

### BW LNG carrier heads to Malaysia following Suez Canal prang

THE LNG carrier *BW Lesmes* (IMO: 9873840) has departed the Suez Canal after a collision last month and is headed to a Malaysian port, according to

Lloyd's List Intelligence Automatic Identification System data.

The 174,000 cu m vessel is transiting through the Red Sea near Farasan Islands of Saudi Arabia, with the latest AIS destination showing as Sungai Linggi – a ship-to-ship transfer hub – and an estimated arrival date on September 20.

The LNG carrier was earlier reported to be heading to Singapore. BW has been approached for comment.

### CDB Leasing names Jin Tao as new president

CHINA Development Bank Financial Leasing has named Jin Tao its new president, filling an eight-month vacancy after Peng Zhong resigned in December.

Jin, 56, joined in July as deputy secretary of CDB Leasing's Communist Party Committee, according to a Hong Kong stock exchange filing in the past week.

He joined the CDB in 1997 and had various postings, including two years in Cairo, as well as directing the US-Africa business development unit and serving on the board of the China-Africa Development Fund Co.

### Seacon orders two bulkers from Namura for \$67m

CHINA-based Seacon Shipping has placed an order with Japan's Namura Shipbuilding for two 40,000 dwt bulk carriers for about \$67m.



It expects the two bulk carriers, each costing \$33.48m, to be delivered between August and October of 2025, according to a

Hong Kong stock exchange filing.

Seacon listed in Hong Kong in March and has ordered ships,

hoping to grow its fleet from 24 at June 30 to 35 by the end of 2025, bringing capacity from about 1.3m dwt to 1.8m dwt.



## WHAT TO WATCH

# China gobbles record amounts of Iranian oil as Tehran's exports reach new highs

EXPORTS of Iranian oil surged to new highs in August amid apparent lax sanctions enforcement by the US and growing Chinese demand for the discounted barrels.

The Islamic Republic shipped out more than 1.7m barrels per day in August, according to preliminary figures from tanker trackers at US monitoring group United Against Nuclear Iran, the highest levels seen since early 2019, when waivers for newly reimposed sanctions were still in place.

The pace of exports was even higher during the first 20 days of August, with about 2m barrels shipped out daily, reminiscent of Iran's export levels in the days before sanctions were reimposed.

Shipments to China also reached a new record of over 1.5m bpd, accounting for over 90% of Iran's exports.

According to UANI, six tankers joined the sanctions trade in August, bringing the total of ships spotted lifting Iranian cargoes since November 2020 to 350.

"The key to understanding this oil export surge lies in the relaxation of sanctions enforcement by the

Biden administration, particularly to China," UANI's chief of staff Claire Jungman and research director Daniel Roth said in a report.

"This approach has opened avenues for Iran to revive and significantly increase its exports."

The record-shattering figures come as Washington and Tehran are finalising a prisoner exchange deal that will include an unfreezing of billions of dollars of Iranian assets.

Although US officials have denied sanctions relief would be included in the deal, it appears that Washington is not stringently enforcing its oil sanctions, perhaps as a show of good will.

Production cuts in Saudi Arabia and Russia may also incentivise the US to keep its foot off the enforcement pedal, as Iranian barrels help prop up global supply and keep a lid on energy prices.

Illustrating the broader tensions of US-Iran relations, the prisoner exchange deal and the surge in exports also come as a cargo of seized Iranian oil reaches the final stages of being unloaded in Houston.



The 800,000 barrels on board the Empire Navigation-owned *Suez Rajan* (IMO: 9524475), which was seized by the US in April, has been transferred to via three ship-to-ship transfers to another Empire vessel, *MR Euphrates* (IMO: 9421324), which in turn has been discharging it in Houston's Fuel Oil Terminal, according to Lloyd's List Intelligence data.

A fourth STS transfer appears to be ongoing and should finalise the cargo's discharge.

The *Suez Rajan's* seizure is believed to have prompted Iran to seize the Chevron-chartered and Houston-bound *Advantage Sweet* (IMO: 9587192) in retaliation. Iran also hijacked two other tankers in the consecutive weeks, although those incidents do not have a clear US nexus.

Tensions rose again in July, when US forces in the Middle East Gulf thwarted two attempted Iranian hijackings of US-affiliated tankers.

In response, the US has increased its military presence in the region to contend with what it views as Iran's destabilising actions.

No reports of attempted vessel seizures in response to the *Suez Rajan's* unloading has so far emerged.

However, Iran's foreign ministry spokesperson Nasser Kanaani told local media last week that the Swiss chargé d'affaires in Iran was summoned in regard to the *Suez Rajan's* unloading (Switzerland has been taking care of US interests in Iran since 1979).

He added that "aggression against Iranians will not remain unanswered".



# Tanker markets expected to strengthen in 2024, says BIMCO

INCREASING crude oil exports from the Americas are expected to provide a boost to tonne-mile growth. Combined with low newbuilding deliveries and a reduction in vessel service speeds tanker freight rates are forecast to strengthen next year.

“Along with increases in consumption, refinery capacity is increasing in Asia, the Middle East and Africa. Oil production is in the meantime expected to grow mainly in the Americas, where refinery capacity is not growing,” said BIMCO in its latest tanker market outlook.

“Limited supply growth combined with record oil consumption and longer sailing distances drive the market. Already strong markets are expected to be stronger in 2024.”

BIMCO says that the crude oil markets will be undersupplied during the third quarter of the year, or for as long as production cuts by Saudi Arabia and Russia remain in place. Recent production cuts have forced crude oil prices up.

“These cuts do not so far appear to be impacting oil consumption, but production may be about 500,000 barrels per day lower than consumption during the third quarter of 2023 and as long as the cuts are in place.”

Partly because of increasing demand in China, global oil consumption is expected to hit new highs of 102.8m bpd in 2024, up from a forecasted 101.2m bpd this year.

“We forecast that the crude tanker market will see cargo volume growth of between 2% and 3% in 2023 and between 3.5% and 4.5% in 2024. As average sailing distances are increasing, we estimate tonne-mile growth of between 5% and 6% in 2023, and between 5.5% and 6.5% in 2024.”

BIMCO said that the product tanker market is forecasted to grow by between 3% and 4% in both 2023 and 2024, while tonne-mile growth in this sector is estimated at between 5.5% and 6.5% for this year and between 5% and 6% for next year.

“As refinery capacity in Europe is also unlikely to increase, we expect that this shift in refinery capacities will also increase sailing distances within the product tanker sector. We do not expect any

changes to sanctions on Russia's oil and oil product exports within the next year and a half. The shifts in trades and increased sailing distances which have resulted will therefore remain.”

Meanwhile, orders for new ships have increased during 2023, mostly from the product tanker sector, though these vessels will only start to be delivered from 2025.

The crude tanker vessel fleet is expected to grow by 2% and 0.4% in 2023 and 2024 respectively, while the contracting of crude tankers has remained subdued and the orderbook remains low at just 3.7% of the existing fleet.

“New ship deliveries will therefore remain low for the coming period. However, no crude tankers have yet been recycled in 2023 and we expect recycling to remain low for the rest of the year as well as during 2024.”

BIMCO forecasts that the product tanker fleet will grow by only 1.3% in 2024, compared with 2.2% in 2023 while ship recycling of has so far been significantly lower than previous estimates. Due to increased contracting, the orderbook has now grown to 9% of the trading fleet.

It said that so far this year, both crude and product tankers have sailed marginally faster than during the same period in 2022, while port congestion this year has reduced compared to levels seen in 2022.

The increases in sailing speeds and reduced congestion have meant that supply in both markets has grown faster than the fleets. BIMCO estimates that the full year impact for 2023 will be that capacity supply grows 2% faster than both fleets.

“We still expect a reduction in sailing speed during 2024 that will reduce supply growth by 1% compared to fleet growth. Overall, we estimate crude tanker supply growth of 4% and -0.6% for 2023 and 2024 respectively while the same figures for product tankers are 4.2% and 0.3%.”

The Baltic Clean Tanker Index has fallen by 28% year on year while the Baltic Dirty Tanker Index has fallen by 9% in the corresponding period. Nevertheless, both indices remain far above historic 10-year averages.



While BIMCO said it expects markets to improve production cuts could limit recovery during the rest of 2023.

“Risks to our forecast naturally remain and in particular, the strength of Chinese demand is key.

The OECD’s composite leading indicator predicts that all the major economies will soon see increasing economic activity, and we therefore remain confident that the market will become stronger.”

## BIMCO: Dry bulk demand may flatline if China's stimulus fails



DRY BULK DEMAND growth may grind to a halt if China cannot revive its faltering economy, said BIMCO.

In an outlook report, the shipping association expected global dry bulk cargo volume to grow 1.5%-2.5% in 2023 and 1%-2% in 2024, in the base case scenario.

But the anticipated recovery in China has so far disappointed amid a real estate crisis and consumer thrift. This threatens to curb the country's appetite for the imported commodities that fill bulk carriers.

"In a low scenario, where the government's stimulus is ineffective, we forecast dry bulk demand to grow by 0.5 percentage points less than in our base case in 2023 and percentage point less in 2024," said BIMCO.

That suggests the growth rate next year could be as low as zero.

Beijing last week unleashed further policies to bolster the country's struggling property market, with rules to reduce downpayment requirements and mortgage rates for home buyers.

Moody's said the move signals a "significant shift" in government efforts to stimulate home purchases, while authorities seem to have realised the urgent need to stabilise the market.

But its effectiveness will depend on its interplay with other policies in restoring confidence and income growth expectations, it said in a note.



Echoing many other economists, BIMCO said it remains unclear whether the stimulus will be sufficient to halt China's slowdown. Demand would be higher if China were to substantially increase economic stimulus. But BIMCO thought that unlikely given China's high debt after years of boosting public spending.

Higher steel exports have pushed up production at Chinese mills this year. But domestic steel demand remained sluggish with fewer new real estate projects. It could become even weaker over the next 15 months if construction activities continue to be muted, argued BIMCO.

It expects fundamentals to improve marginally until the end of 2024, with a promising outlook on the vessel supply side.

The dry bulker fleet is predicted to increase 2.8% this year and 2.1% the next year owing to a relatively thin orderbook. Slower steaming could

further reduce supply growth to just 1%-2% in 2023-2024.

Freight rates have weakened in general since the second half of 2022, although more long-haul iron ore and coal shipments have supported the capesize segment.

BIMCO said spot rates could slightly increase from August levels for the remainder of the 2023, if China's economy doesn't head further south. But they are unlikely to return to the highs seen in March and April, especially for the smaller ships, amid slowing demand growth.

Rates could edge lower still in 2024 when shipments for iron ores are expected to slow and coal volumes to contract.

The demand then will be driven by grains and minor bulks, backing the smaller segments. Nevertheless, a rising tide of newbuilding deliveries will put supramaxes under pressure, BIMCO added.



## LA MINORANZA IN REGIONE SI RICOMPATTA

### Gasiere, chiesto Consiglio monotematico in nome della trasparenza amministrativa

La battaglia sul rigassificatore sta ricompattando la minoranza in Consiglio regionale. Ieri è stata fissata una seduta di commissione Ambiente per il 20 settembre. La richiesta è stata avanzata da Pd, Linea condivisa, Lista Sansa e Movimento cinque Stelle. In quella sede saranno ascoltati il presidente Toti, i rappresentanti della Snam e i sindaci del territorio. Una richiesta che è stata avanzata in nome della trasparenza amministrativa, in modo da consentire ai consiglieri di approfondire

il progetto rigassificatore e al tempo stesso ascolta le esigenze che emergono dal territorio. Al di là degli aspetti tecnici e amministrativi, è chiaro che sul tema del rigassificatore si sta creando un fronte comune e un terreno di intesa tra forze di opposizione che sinora apparivano su posizioni distanti su tante pratiche. Proprio la difficoltà di scrivere un programma di governo in comune finora era stato l'ostacolo più grande. Il rigassificatore però ha rimescolato le carte. —



SOSPESA LA DIRETTIVA DI TRUMP DEL 2020

# Trasporto ferroviario di gnl, gli Stati Uniti preparano norme contro gli incidenti

Dopo alcuni deragliamenti, come quello avvenuto in Ohio, si cercano soluzioni che rendano più sicuro l'uso dei treni

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** Alcuni incidenti ferroviari a treni merci avvenuti recentemente negli Stati Uniti, in particolare quello che a febbraio ha visto coinvolto un convoglio della Norfolk Southern, in Ohio, hanno portato al centro dell'attenzione americana il problema della sicurezza sui binari. Una norma dell'era Trump che consente alle ferrovie di trasportare gas naturale liquefatto altamente infiammabile sarà ora formalmente sospesa per concedere più tempo per studiare i problemi di sicurezza legati al trasporto di quel combustibile e di altre sostanze come l'idrogeno, che devono essere mantenute a temperature estremamente basse quando vengono trasportate, hanno annunciato la scorsa settimana le autorità di regolamentazione statunitensi.

Subito dopo essere stata annunciata, nell'estate del 2020, la norma è stata impugnata in tribunale da diversi gruppi ambientalisti e da 14 Stati. L'incertezza sulla nor-

mativa sul trasporto del gnl ha finora impedito alle compagnie ferroviarie di trasportarlo. L'Amministrazione per la sicurezza delle condutture e dei materiali pericolosi, agenzia che fa capo al ministero dei Trasporti di Washington, afferma che nessuna compagnia ha mai ordinato uno dei vagoni ferroviari appositamente fortificati che sarebbero stati necessari per trasportare il gnl. Ha aggiunto che probabilmente sarebbero necessarie diverse centinaia di quei vagoni, ciascuno dei quali richiederebbe almeno 18 mesi per essere costruito, per rendere realizzabile il trasporto ferroviario di gnl.

"Dobbiamo svolgere più lavoro investigativo sulla sicurezza", ha affermato Tristan Brown, il vice amministratore che dirige l'agenzia. "Fino a quando non faremo questo lavoro, non vogliamo che qualche azienda faccia investimenti e si impegni in un settore in cui non abbiamo completato il procedimento necessario". Brown ha riconosciuto che la norma è stata fatta affrettatamente in seguito a una direttiva dell'ex pre-

sidente Donald Trump, quindi deve essere perfezionata. Quest'ultima azione comporta che la norma, sostenuta dalle industrie del trasporto ferroviario merci e del gas naturale, rimarrà in sospenso almeno fino a quando i legislatori non approveranno gli emendamenti che l'amministrazione Biden vuole presentare o comunque, al massimo, fino alla fine di giugno 2025, a seconda di quale evento si verifichi per primo. Una delle grandi compagnie ferroviarie che ha affermato che potrebbe essere interessata al trasporto di combustibile, Csx, ha abbandonato qualsiasi piano per costruire l'infrastruttura necessaria per caricare e scaricare il gnl dai vagoni ferroviari dopo che l'agenzia ha annunciato per la prima volta questa proposta di sospendere la norma nel 2021. Le norme attualmente consentono il trasporto del gnl ai camion, ma non ai treni. Brown ha detto che c'è solo una piccola quantità di gas naturale che non viene trasportata dai gasdotti, quindi non c'è mai stata molta domanda per le spedizioni fer-

roviarie di gnl. Dopo che i gasdotti consegnano il gas ai porti, le navi trasportano il gnl che viene esportato. L'industria ferroviaria ritiene di rappresentare l'opzione più sicura per trasportare materiali pericolosi via terra. L'Association of American Railroads ha pubblicato il dato record secondo cui le ferrovie hanno consegnato oltre il 99% di tutte le spedizioni di merci pericolose senza incidenti. Ma la sicurezza ferroviaria è stata al centro dell'attenzione quest'anno dopo che un treno del Norfolk Southern è deragliato nell'Ohio orientale a febbraio e ha rovesciato diverse sostanze chimiche che hanno preso fuoco. Brown ha detto che secondo lui il deragliamento in Ohio ha evidenziato l'importanza di alcune delle regole precedenti della sua agenzia, perché i vagoni cisterna più robusti raccomandati nel 2015 hanno resistito meglio nell'incidente. Ma questo deragliamento evidenzia la necessità di una regolamentazione ferroviaria. La produzione di gas naturale negli Stati Uniti ha continuato ad aumentare negli ultimi anni a fronte della forte domanda globale di combustibile.



Un convoglio ferroviario per il trasporto di gas liquido





### Gas naturale liquefatto: Amburgo Titan completa i primi rifornimenti

Il fornitore di combustibili a basse e zero emissioni Titan ha eseguito le sue prime operazioni di bunkeraggio di Gnl da nave a nave ad Amburgo, in Germania. A fine luglio e a metà agosto le navi Titan hanno rifornito la Vox Ariane, la draga aspirante con tramoggia di Van Oord.

Per quanto riguarda le attività di Titan in Germania, all'inizio di quest'anno, ricorda Offshore-Energy, la società ha anche eseguito la sua prima operazione di bunkeraggio di Gnl nel porto di Kiel. L'operazione è stata completata in collaborazione con Carnival Corporation. All'inizio del 2023, la società ha acquistato due navi dalla società canadese di trasporto del gas Seapeak per l'ammodernamento del bunkeraggio.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

| E.161 - 04/2022 |                       | BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO |                       | MAG. 22 |                       |
|-----------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------|---------|-----------------------|
| <b>INDICE</b>   |                       |                                 |                       |         |                       |
| 1               | NOTIZIE               | 1                               | NOTIZIE               | 1       | NOTIZIE               |
| 2               | ATTUALITÀ             | 2                               | ATTUALITÀ             | 2       | ATTUALITÀ             |
| 3               | TECNOLOGIA            | 3                               | TECNOLOGIA            | 3       | TECNOLOGIA            |
| 4               | AMBITO INTERNAZIONALE | 4                               | AMBITO INTERNAZIONALE | 4       | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 5               | AMBITO ITALIANO       | 5                               | AMBITO ITALIANO       | 5       | AMBITO ITALIANO       |
| 6               | AMBITO REGIONALE      | 6                               | AMBITO REGIONALE      | 6       | AMBITO REGIONALE      |
| 7               | AMBITO NAZIONALE      | 7                               | AMBITO NAZIONALE      | 7       | AMBITO NAZIONALE      |
| 8               | AMBITO INTERNAZIONALE | 8                               | AMBITO INTERNAZIONALE | 8       | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 9               | AMBITO ITALIANO       | 9                               | AMBITO ITALIANO       | 9       | AMBITO ITALIANO       |
| 10              | AMBITO REGIONALE      | 10                              | AMBITO REGIONALE      | 10      | AMBITO REGIONALE      |
| 11              | AMBITO NAZIONALE      | 11                              | AMBITO NAZIONALE      | 11      | AMBITO NAZIONALE      |
| 12              | AMBITO INTERNAZIONALE | 12                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 12      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 13              | AMBITO ITALIANO       | 13                              | AMBITO ITALIANO       | 13      | AMBITO ITALIANO       |
| 14              | AMBITO REGIONALE      | 14                              | AMBITO REGIONALE      | 14      | AMBITO REGIONALE      |
| 15              | AMBITO NAZIONALE      | 15                              | AMBITO NAZIONALE      | 15      | AMBITO NAZIONALE      |
| 16              | AMBITO INTERNAZIONALE | 16                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 16      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 17              | AMBITO ITALIANO       | 17                              | AMBITO ITALIANO       | 17      | AMBITO ITALIANO       |
| 18              | AMBITO REGIONALE      | 18                              | AMBITO REGIONALE      | 18      | AMBITO REGIONALE      |
| 19              | AMBITO NAZIONALE      | 19                              | AMBITO NAZIONALE      | 19      | AMBITO NAZIONALE      |
| 20              | AMBITO INTERNAZIONALE | 20                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 20      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 21              | AMBITO ITALIANO       | 21                              | AMBITO ITALIANO       | 21      | AMBITO ITALIANO       |
| 22              | AMBITO REGIONALE      | 22                              | AMBITO REGIONALE      | 22      | AMBITO REGIONALE      |
| 23              | AMBITO NAZIONALE      | 23                              | AMBITO NAZIONALE      | 23      | AMBITO NAZIONALE      |
| 24              | AMBITO INTERNAZIONALE | 24                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 24      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 25              | AMBITO ITALIANO       | 25                              | AMBITO ITALIANO       | 25      | AMBITO ITALIANO       |
| 26              | AMBITO REGIONALE      | 26                              | AMBITO REGIONALE      | 26      | AMBITO REGIONALE      |
| 27              | AMBITO NAZIONALE      | 27                              | AMBITO NAZIONALE      | 27      | AMBITO NAZIONALE      |
| 28              | AMBITO INTERNAZIONALE | 28                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 28      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 29              | AMBITO ITALIANO       | 29                              | AMBITO ITALIANO       | 29      | AMBITO ITALIANO       |
| 30              | AMBITO REGIONALE      | 30                              | AMBITO REGIONALE      | 30      | AMBITO REGIONALE      |
| 31              | AMBITO NAZIONALE      | 31                              | AMBITO NAZIONALE      | 31      | AMBITO NAZIONALE      |
| 32              | AMBITO INTERNAZIONALE | 32                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 32      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 33              | AMBITO ITALIANO       | 33                              | AMBITO ITALIANO       | 33      | AMBITO ITALIANO       |
| 34              | AMBITO REGIONALE      | 34                              | AMBITO REGIONALE      | 34      | AMBITO REGIONALE      |
| 35              | AMBITO NAZIONALE      | 35                              | AMBITO NAZIONALE      | 35      | AMBITO NAZIONALE      |
| 36              | AMBITO INTERNAZIONALE | 36                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 36      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 37              | AMBITO ITALIANO       | 37                              | AMBITO ITALIANO       | 37      | AMBITO ITALIANO       |
| 38              | AMBITO REGIONALE      | 38                              | AMBITO REGIONALE      | 38      | AMBITO REGIONALE      |
| 39              | AMBITO NAZIONALE      | 39                              | AMBITO NAZIONALE      | 39      | AMBITO NAZIONALE      |
| 40              | AMBITO INTERNAZIONALE | 40                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 40      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 41              | AMBITO ITALIANO       | 41                              | AMBITO ITALIANO       | 41      | AMBITO ITALIANO       |
| 42              | AMBITO REGIONALE      | 42                              | AMBITO REGIONALE      | 42      | AMBITO REGIONALE      |
| 43              | AMBITO NAZIONALE      | 43                              | AMBITO NAZIONALE      | 43      | AMBITO NAZIONALE      |
| 44              | AMBITO INTERNAZIONALE | 44                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 44      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 45              | AMBITO ITALIANO       | 45                              | AMBITO ITALIANO       | 45      | AMBITO ITALIANO       |
| 46              | AMBITO REGIONALE      | 46                              | AMBITO REGIONALE      | 46      | AMBITO REGIONALE      |
| 47              | AMBITO NAZIONALE      | 47                              | AMBITO NAZIONALE      | 47      | AMBITO NAZIONALE      |
| 48              | AMBITO INTERNAZIONALE | 48                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 48      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 49              | AMBITO ITALIANO       | 49                              | AMBITO ITALIANO       | 49      | AMBITO ITALIANO       |
| 50              | AMBITO REGIONALE      | 50                              | AMBITO REGIONALE      | 50      | AMBITO REGIONALE      |
| 51              | AMBITO NAZIONALE      | 51                              | AMBITO NAZIONALE      | 51      | AMBITO NAZIONALE      |
| 52              | AMBITO INTERNAZIONALE | 52                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 52      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 53              | AMBITO ITALIANO       | 53                              | AMBITO ITALIANO       | 53      | AMBITO ITALIANO       |
| 54              | AMBITO REGIONALE      | 54                              | AMBITO REGIONALE      | 54      | AMBITO REGIONALE      |
| 55              | AMBITO NAZIONALE      | 55                              | AMBITO NAZIONALE      | 55      | AMBITO NAZIONALE      |
| 56              | AMBITO INTERNAZIONALE | 56                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 56      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 57              | AMBITO ITALIANO       | 57                              | AMBITO ITALIANO       | 57      | AMBITO ITALIANO       |
| 58              | AMBITO REGIONALE      | 58                              | AMBITO REGIONALE      | 58      | AMBITO REGIONALE      |
| 59              | AMBITO NAZIONALE      | 59                              | AMBITO NAZIONALE      | 59      | AMBITO NAZIONALE      |
| 60              | AMBITO INTERNAZIONALE | 60                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 60      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 61              | AMBITO ITALIANO       | 61                              | AMBITO ITALIANO       | 61      | AMBITO ITALIANO       |
| 62              | AMBITO REGIONALE      | 62                              | AMBITO REGIONALE      | 62      | AMBITO REGIONALE      |
| 63              | AMBITO NAZIONALE      | 63                              | AMBITO NAZIONALE      | 63      | AMBITO NAZIONALE      |
| 64              | AMBITO INTERNAZIONALE | 64                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 64      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 65              | AMBITO ITALIANO       | 65                              | AMBITO ITALIANO       | 65      | AMBITO ITALIANO       |
| 66              | AMBITO REGIONALE      | 66                              | AMBITO REGIONALE      | 66      | AMBITO REGIONALE      |
| 67              | AMBITO NAZIONALE      | 67                              | AMBITO NAZIONALE      | 67      | AMBITO NAZIONALE      |
| 68              | AMBITO INTERNAZIONALE | 68                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 68      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 69              | AMBITO ITALIANO       | 69                              | AMBITO ITALIANO       | 69      | AMBITO ITALIANO       |
| 70              | AMBITO REGIONALE      | 70                              | AMBITO REGIONALE      | 70      | AMBITO REGIONALE      |
| 71              | AMBITO NAZIONALE      | 71                              | AMBITO NAZIONALE      | 71      | AMBITO NAZIONALE      |
| 72              | AMBITO INTERNAZIONALE | 72                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 72      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 73              | AMBITO ITALIANO       | 73                              | AMBITO ITALIANO       | 73      | AMBITO ITALIANO       |
| 74              | AMBITO REGIONALE      | 74                              | AMBITO REGIONALE      | 74      | AMBITO REGIONALE      |
| 75              | AMBITO NAZIONALE      | 75                              | AMBITO NAZIONALE      | 75      | AMBITO NAZIONALE      |
| 76              | AMBITO INTERNAZIONALE | 76                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 76      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 77              | AMBITO ITALIANO       | 77                              | AMBITO ITALIANO       | 77      | AMBITO ITALIANO       |
| 78              | AMBITO REGIONALE      | 78                              | AMBITO REGIONALE      | 78      | AMBITO REGIONALE      |
| 79              | AMBITO NAZIONALE      | 79                              | AMBITO NAZIONALE      | 79      | AMBITO NAZIONALE      |
| 80              | AMBITO INTERNAZIONALE | 80                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 80      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 81              | AMBITO ITALIANO       | 81                              | AMBITO ITALIANO       | 81      | AMBITO ITALIANO       |
| 82              | AMBITO REGIONALE      | 82                              | AMBITO REGIONALE      | 82      | AMBITO REGIONALE      |
| 83              | AMBITO NAZIONALE      | 83                              | AMBITO NAZIONALE      | 83      | AMBITO NAZIONALE      |
| 84              | AMBITO INTERNAZIONALE | 84                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 84      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 85              | AMBITO ITALIANO       | 85                              | AMBITO ITALIANO       | 85      | AMBITO ITALIANO       |
| 86              | AMBITO REGIONALE      | 86                              | AMBITO REGIONALE      | 86      | AMBITO REGIONALE      |
| 87              | AMBITO NAZIONALE      | 87                              | AMBITO NAZIONALE      | 87      | AMBITO NAZIONALE      |
| 88              | AMBITO INTERNAZIONALE | 88                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 88      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 89              | AMBITO ITALIANO       | 89                              | AMBITO ITALIANO       | 89      | AMBITO ITALIANO       |
| 90              | AMBITO REGIONALE      | 90                              | AMBITO REGIONALE      | 90      | AMBITO REGIONALE      |
| 91              | AMBITO NAZIONALE      | 91                              | AMBITO NAZIONALE      | 91      | AMBITO NAZIONALE      |
| 92              | AMBITO INTERNAZIONALE | 92                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 92      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 93              | AMBITO ITALIANO       | 93                              | AMBITO ITALIANO       | 93      | AMBITO ITALIANO       |
| 94              | AMBITO REGIONALE      | 94                              | AMBITO REGIONALE      | 94      | AMBITO REGIONALE      |
| 95              | AMBITO NAZIONALE      | 95                              | AMBITO NAZIONALE      | 95      | AMBITO NAZIONALE      |
| 96              | AMBITO INTERNAZIONALE | 96                              | AMBITO INTERNAZIONALE | 96      | AMBITO INTERNAZIONALE |
| 97              | AMBITO ITALIANO       | 97                              | AMBITO ITALIANO       | 97      | AMBITO ITALIANO       |
| 98              | AMBITO REGIONALE      | 98                              | AMBITO REGIONALE      | 98      | AMBITO REGIONALE      |
| 99              | AMBITO NAZIONALE      | 99                              | AMBITO NAZIONALE      | 99      | AMBITO NAZIONALE      |
| 100             | AMBITO INTERNAZIONALE | 100                             | AMBITO INTERNAZIONALE | 100     | AMBITO INTERNAZIONALE |

## "Il 73% delle navi in costruzione e' alimentato a Gnl": Clia pubblica il rapporto annuale

L'associazione internazionale del settore crocieristico fa il punto sulla transizione ecologica delle compagnie 162 miliardi di dollari investiti dalle compagnie crocieristiche dal 2019 ad oggi consentiranno la costruzione di 44 nuove navi nei prossimi 5 anni, di cui più della metà, ben 25, alimentate a Gnl e 7 abilitate all'uso del metanolo. Il panorama del settore è inquadrato da Clia, l'associazione internazionale del settore crocieristico, che ha pubblicato oggi il Global Cruise Industry Environmental Technologies and Practices del 2023, in cui si fa il punto sulla transizione ecologica del comparto e da cui emerge un netto cambio di marcia in ambito ambientale. Lo studio evidenzia che il 73% delle nuove navi avrà alimentazione "pulita" e, in futuro, un numero sempre crescente adotterà sistemi di alimentazione innovativi o sarà in grado di utilizzare carburanti a zero emissioni, segnando così un deciso passo avanti nella transizione ecologica. Il Rapporto Clia illustra poi nel dettaglio gli investimenti effettuati allo scopo di ridurre le emissioni, tra cui in primis l'elettrificazione a terra che consente alle navi di spegnere i motori durante l'ormeggio: al momento tale sistema è presente su 120 navi Clia (pari al 46% della flotta mondiale), mentre meno del 2% dei porti del mondo ha predisposto l'elettrificazione delle banchine. Il Rapporto elenca anche le diverse altre soluzioni che gli armatori stanno sviluppando: motori multi-carburante, celle a combustibile, tecnologie per l'energia eolica (comprese le vele solide), fotovoltaico, batterie di accumulo per il risparmio energetico, oltre a 32 progetti pilota sui combustibili alternativi. Inoltre, emerge come sistemi di monitoraggio dell'efficienza energetica siano attualmente in uso su 171 navi, pari al 60% della flotta globale. "Le compagnie continuano a investire per ammodernare la flotta, renderla sostenibile e per proteggere gli oceani, l'aria e le destinazioni" dice Kelly Craighead, presidente e ad di Clia e i dati mostrano che, in ambito ambientale, un cambiamento radicale è già in corso. Le navi del futuro sono già in cantiere e noi stiamo già sviluppando nuove tecnologie, programmi pilota e sperimentazioni a dimostrazione di come il settore sia all'avanguardia della sostenibilità e dello sviluppo tecnologico". La possibilità di usare carburanti sostenibili rimane essenziale per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione in ambito marittimo e a tale scopo è necessario che i governi ne sostengano lo sviluppo e la diffusione su larga scala. "Per raggiungere i nostri ambiziosi obiettivi ambientali sono necessari consistenti investimenti, sia pubblici che privati. Il comparto crocieristico, parte del più ampio settore marittimo, sta facendo la sua parte ma abbiamo bisogno che le istituzioni sostengano i nostri sforzi nella ricerca e che definiscano un quadro normativo chiaro e stabile, in modo che tutta la filiera possa programmare e svolgere il lavoro necessario", dice Pierfrancesco Vago, chairman di Clia. Nel dettaglio, il Rapporto 2023 evidenzia alcuni numeri: Elettrificazione delle banchine (Shoreside Electricity, SSE) I sistemi di elettrificazione delle banchine consentono alle navi di spegnere i motori una volta all'ormeggio e, a secondo del mix energetico utilizzato, di ridurre le emissioni fino al 98% (fonte: U.S. Environmental Protection Agency). Ad oggi, 120 navi Clia (il 46% del totale della flotta mondiale) sono predisposte per l'elettrificazione a terra. Nel 2028 si prevede siano più di 210 ad essere equipaggiate con tali sistemi o saranno configurate per ricevere energia da terra in futuro (tre quarti delle imbarcazioni esistenti). Attualmente solo 32 porti nel mondo (erano 29 nel 2022) hanno almeno una banchina che può fornire elettricità da terra: si tratta di meno del 2% dei porti di tutto il pianeta. Le compagnie aderenti a Clia si sono impegnate affinché entro il 2035 tutte le loro navi siano dotate di sistemi per sfruttare l'elettrificazione delle banchine. Secondo il programma Fit-for-55 dell'UE, entro il 2030 i principali porti europei dovranno essere dotati di energia elettrica a terra, il che velocizzerà ulteriormente gli investimenti nelle infrastrutture portuali. Advanced Wastewater Treatment Systems Come parte del loro più generale obiettivo di sostenibilità, le compagnie crocieristiche si sono impegnate a non scaricare acque reflue non trattate in nessuna parte del mondo. Al momento 202 navi (l'80% della flotta mondiale, +12% sul 2022) sono dotate di sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue. Si tratta di sistemi con standard assai più avanzati e stringenti di quelli esistenti sulla terraferma. Il 100% delle nuove navi in costruzione sarà dotata di questi sistemi, portando così il totale a 242 imbarcazioni. Dal 2019, il numero di navi dotate di sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue in grado di soddisfare i più severi standard in vigore nel Mar Baltico è aumentato del 167%. Oggi, quasi un terzo delle navi dispone di questi sistemi. Gas Naturale Liquefatto (LNG) Il comparto delle crociere è all'avanguardia della sostenibilità, in particolar modo per ciò che concerne l'utilizzo di carburanti sostenibili e rinnovabili. Infatti, molte navi utilizzano già oggi il gas naturale liquefatto





(LNG) e, come tali, dispongono di motori che potranno essere alimentati anche a LNG sintetico o biofuel in futuro, con nessuna o minimali modifiche. Il 48% delle nuove navi in costruzione sarà alimentato a GNL. Queste imbarcazioni già rappresentano il futuro del comparto marittimo, anche perché in grado di utilizzare carburanti rinnovabili non appena questi saranno disponibili su larga scala. Secondo le analisi di SeaLNG, come di molti altri istituti, il gas naturale liquefatto è oggi il combustibile fossile disponibile su larga scala che ha le migliori performance per ciò che concerne la riduzione delle emissioni: in particolare, può arrivare a zero emissioni di zolfo e particolati, taglia le emissioni NOx di circa l'85% e quelle di gas serra del 20% Renewable fuels and alternative energy sources. Diverse compagnie stanno testando o utilizzando sistemi che possano consentire l'utilizzo di carburanti "puliti", quali biofuels, e-fuels e combustibili rinnovabili. Oggi quattro navi da crociera CLIA già utilizzano biofuel rinnovabili come sistema di alimentazione, mentre altre quattro sono già in costruzione. Inoltre, 24 navi stanno attualmente testando biocarburanti e altre due stanno sperimentando carburanti sintetici a base di carbonio. Sette navi di nuova costruzione saranno alimentate con carburanti a zero emissioni di carbonio, tra cui cinque navi a metanolo verde e due a idrogeno verde. Il 15% delle nuove che entreranno in servizio nei prossimi cinque anni sarà dotato di batterie di accumulo e/o di celle a combustibile, così da consentire la generazione di energia ibrida. Condividi Tag clia gnl Articoli correlati

## LA MINORANZA IN REGIONE SI RICOMPATTA

### Gasiere, chiesto Consiglio monotematico in nome della trasparenza amministrativa

La battaglia sul rigassificatore sta ricompattando la minoranza in Consiglio regionale. Ieri è stata fissata una seduta di commissione Ambiente per il 20 settembre. La richiesta è stata avanzata da Pd, Linea condivisa, Lista Sansa e Movimento cinque Stelle. In quella sede saranno ascoltati il presidente Toti, i rappresentanti della Snam e i sindaci del territorio. Una richiesta che è stata avanzata in nome della trasparenza amministrativa, in modo da consentire ai consiglieri di approfondire

il progetto rigassificatore e al tempo stesso ascolta le esigenze che emergono dal territorio. Al di là degli aspetti tecnici e amministrativi, è chiaro che sul tema del rigassificatore si sta creando un fronte comune e un terreno di intesa tra forze di opposizione che sinora apparivano su posizioni distanti su tante pratiche. Proprio la difficoltà di scrivere un programma di governo in comune finora era stato l'ostacolo più grande. Il rigassificatore però ha rimescolato le carte.—





## MARKETS

# 'Huge potential' for Asian bio-LNG bunkering

ASIA has great potential to make bio-LNG for bunkering using residue from its palm oil plantations, according to a gas developer.

"The amount of green feedstock in Asia to produce the biogas is significant, so scaling potential is huge in this area," Titan LNG commercial director Michael Schaap told Lloyd's List on the sidelines of Gastech 2023 in Singapore.

Asia could learn from Europe's more established market to overcome challenges, he added.

While last-mile supply is lacking, this could be solved over time. "But, first, there needs to be a formation of partnerships here to aggregate sufficient feedstock to justify building a large plant here as well."

Titan is building the world's largest biomethane liquefaction plant in the port of Amsterdam and will start production in 2026.

"And then on the back of that, there need to be shipowners who are running from Asia to Europe who have longer-term offtake agreements as well. And then, ideally a partnership, where we can optimise production versus demand," Schaap said.

He is not oblivious to gas' critics and acknowledges the argument they make about methane slip (leaks of unburned methane, a stronger greenhouse gas than CO<sub>2</sub>). Schaap hastened to add that he is not a proponent of the palm oil industry.

But using the residue makes a lot of sense given that so much of it is available throughout Malaysia and Indonesia, Schaap added.

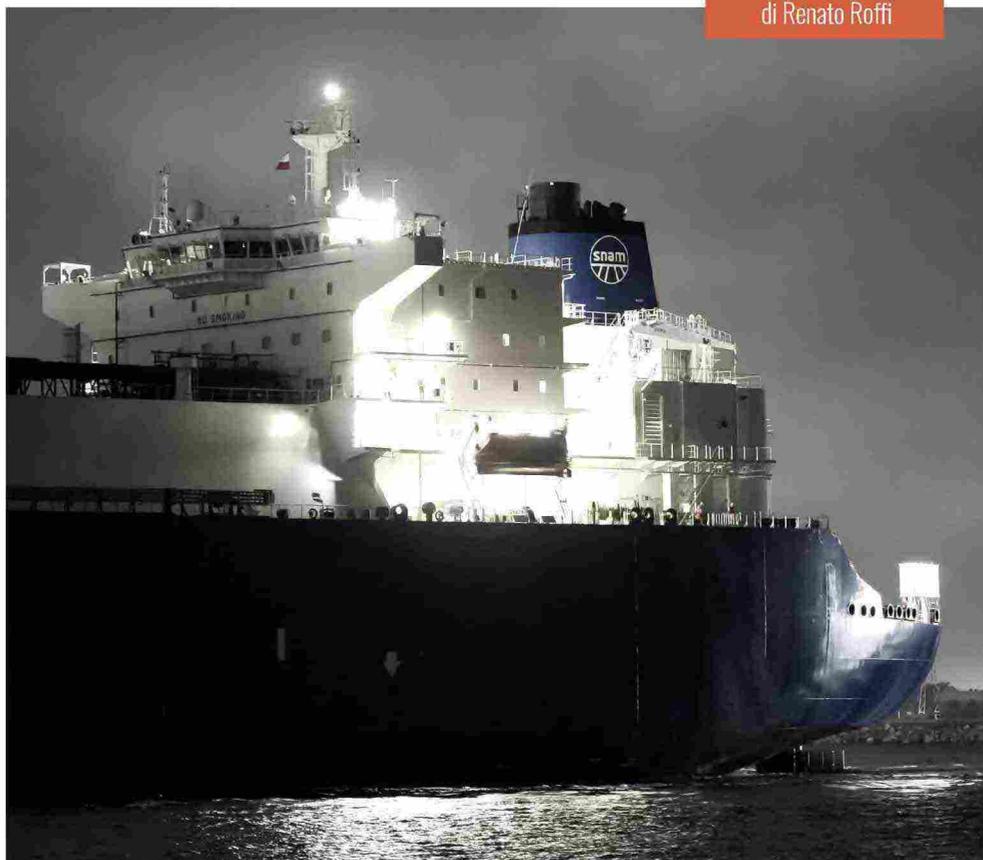
In this respect, Southeast Asia's legacy of LNG production and supply infrastructure could be used to help make up supply shortfalls.

Titan needs partnerships to scale up its business and this was the key to its progress, Schaap said.

# GOLAR TUNDRA

LAScerà Piombino fra tre anni! Promessa da Marinaio?

di Renato Roffi



il messaggero marittimo agosto 2023

9

Come senza opposizione non può aversi un buon governo, così un progetto o un'impresa non potranno essere ben valutati senza averne considerato anche gli aspetti contrari o, almeno, la parte più cospicua di essi.

Ricordando la catastrofe che un vagone ferroviario carico di Gpl fu capace di provocare a Viareggio quattordici anni fa, anche senza fare dell'allarmismo spicciolo, riesce davvero difficile non chiedersi, con un certo sgomento e senza bisogno di altre considerazioni, quanti di quei vagoni può contenere la Golar Tundra, la nave rigassificatrice ormeggiata a Piombino. Anche non pensando a ciò a cui è impossibile non pensare, tralasciando di fare le debite proporzioni, limitiamoci a considerare che, se gli altri impianti del genere di cui disponiamo sono stati collocati ad una congrua distanza dalla costa (decine di miglia), un motivo dovrà pur esserci e c'è solo da sperare, per quanto possa riuscire difficile, che se si è

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

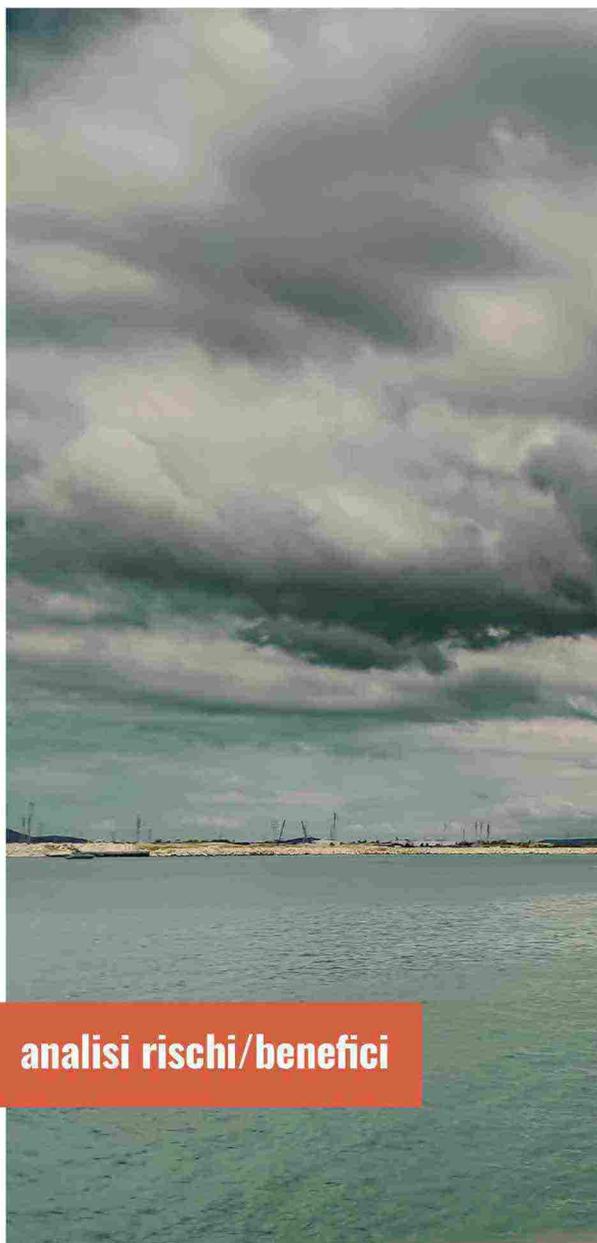
stabilito di ormeggiare un mostro del genere a Piombino, il rischio (improbabile quanto si vuole, ma certamente innegabile) valga davvero la candela.

Tale aspetto della spinosa questione riguarda sopra tutto la coscienza dei politici che, più o meno direttamente e più o meno convinti, si sono allineati spendendosi per il "successo" dell'iniziativa, magari confidando nella buona sorte o, a seconda dell'educazione ricevuta, nella divina Provvidenza. L'ormeggio di un rigassificatore a Piombino a così poca distanza dalla città è ormai cosa fatta, ma non appartiene a quella categoria di fenomeni irreversibili a cui debba essere rigorosamente applicato l'antico principio "Quod factum non infectum fieri potest" e coloro che ne hanno la responsabilità e il potere sarebbero ancora in tempo a riconsiderare la questione.

E' sperabile che abbiano ragione quanti si sentono di basare le loro certezze sul fatto che, fin ora, non esistono precedenti di esplosione di un rigassificatore, ma dobbiamo anche ricordare che, fino al 2009, non esistevano precedenti neppure di un vagone ferroviario carico di Gpl che esplodesse provocando la distruzione di un intero quartiere di Viareggio mandando all'altro mondo 32 povere vittime orribilmente bruciate.

Certo, non è possibile fare a meno di osservare quanti e quali interessi possano agitarsi intorno a un'operazione come quella di ormeggiare in fretta furia un potenziale pericolo (e che pericolo!) alle banchine di un porto praticamente unito alla città a dispetto della popolazione, sotto la spinta di una supposta (temine icasticamente ancipite) urgenza, ma ciò stupisce solo fino ad un certo punto in un Paese come il nostro, in cui è ormai stato chiarito - come sta emergendo inconfutabilmente dalle indagini - che, pur essendo noto il rischio concreto di collasso, si è ripetutamente soprasseduto alle necessarie manutenzioni al ponte Morandi perché ai costi, già elevatamente onerosi delle stesse, si sarebbero sommate le perdite per i mancati incassi provocati dalla necessaria e lunga chiusura del viadotto.

Essendo comunque tale, ad oggi, la realtà dei fatti, tanto vale cercarne (magari con il lanternino) gli aspetti positivi e vagliare la questione sotto il profilo (essenziale per una corretta analisi del rapporto rischio - benefico) della convenienza reale, vale a dire del concreto giovamento che la struttura dovrebbe recare al fabbisogno nazionale.



10

il messaggero marittimo agosto 2023

analisi rischi/benefici

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**5 miliardi**  
di metri cubi all'anno

**6,5%**  
del fabbisogno



Stando alle notizie ufficiali, la Golar Tundra, con la sua capacità di 5 miliardi di metri cubi all'anno, dovrebbe produrre il 6,5% di quanto ci occorre portando la capacità italiana a oltre il 25% della domanda.

Va detto che le autorità competenti in materia di sicurezza hanno svolto tutte le analisi di rischio previste dalla vigente normativa e che il complesso è equipaggiato con sistemi di controllo e di sicurezza in grado di rilevare eventuali fughe di gas naturale ed incendi con attivazione immediata dei dispositivi più idonei a mantenere il terminale in condizioni di massima (ma sempre umana) sicurezza.

A proposito del carattere di "urgenza" che si è voluto imprimere all'operazione, merita osservare che, secondo quanto Samandhi Lipari, ricercatore e attivista ambientale, attualmente affiliato al dipartimento di geografia dell'Università di Manchester, ha riferito sulla rivista "Economia circolare.com" del 5 Agosto scorso, fra Gennaio e Maggio del 2023, la quantità di gas esportata da operatori italiani è risultata superiore del 578% rispetto al 2021, ciò non di meno una buona parte del nostro parlamento propugna a spada tratta la realizzazione di nuove strutture per l'importazione e la distribuzione di Gnl, fra cui il rigassificatore a Piombino.

Alessandro Gianni, laureato in Scienze biologiche, con Dottorato di ricerca in Biologia dell'evoluzione, osserva che, vicino alla Golar Tundra, attraccheranno gasiere altrettanto grandi e spesso cariche, che manovreranno solo di notte trainate da rimorchiatori. A tal proposito - avverte Gianni - va considerato che, da Maggio a Ottobre, a Piombino circa ogni quattro minuti entra o esce una nave traghetto per i collegamenti con Elba, Capraia, Sardegna e Corsica e sarebbe assai opportuna una puntuale valutazione dei rischi effettivamente connessi ad un traffico tanto intenso così vicino alla Golar Tundra e ad altre eventuali gasiere attraccate al molo Ovest del porto piombinese.

Le simulazioni di sicurezza (che sempre simulazioni restano e, a differenza delle calamità reali, si svolgono sotto il controllo umano) sono state effettuate in assenza di venti superiori ai 25 nodi, ma è arcinoto che quella zona è frequentemente flagellata da venti di portata ben superiore. A tutto questo - riporta Gianni nel proprio articolo - va a sommarsi il fatto che, per funzionare, il rigassificatore ha bisogno di impiegare acqua di mare che dovrà essere sterilizzata con ipoclorito di sodio (vulgo candeggina), per evitare le incrostazioni per

poi riscargarla fredda a meno 7°C rispetto a quando era stata prelevata e con una concentrazione di 0,2 mg/l di candeggina, sostanza ben diversa dall'acqua di colonia, di cui ogni giorno finiranno in mare 86,4 chilogrammi per un totale annuo di 31,5 tonnellate. Il silenzio intorno a tale tipo di realtà lascia supporre quanto meno una eccessiva fiducia nella capacità autorigenerante del mare e non è da sottovalutare il serio rischio di una sterilizzazione generalizzata, prima del porto di Piombino e poi dell'intero Golfo di Follonica (se basterà), con le conseguenze naturali, non del tutto ben prevedibili, che ciascuno può immaginare e che i più responsabili potranno, anzi, dovrebbero ben ponderare.

Nel 2006, l'armatore Nello D'Alesio, mi raccontò che al comandante della nave petroliera Gaetano D'Alesio (100 mila t.) impiegata nel golfo del Texas per allibare 4 o 5 volte al mese cisterne da 4/500 mila t., dopo aver trasportato senza macchia per 12 anni centinaia di migliaia di tonnellate di prodotto, fu irrogata una sanzione amministrativa di 11 mila dollari aver lasciato cadere accidentalmente in mare gasolio per l'equivalente di.....  
- UDITE - sei (6) cucchiaini da tè, (per avvalorare la veridicità di tale incredibile assunto, Nello D'Alesio mi fece dono di una fotocopia della comunicazione della Us Coast Guard, che conservo e su cui si legge proprio: "...06 teaspoons...").

Tornando alla Golar Tundra e alla promessa (non vincolante) di lasciarla a Piombino non più di tre anni, consideriamo che il costo dell'impianto si aggira intorno agli 80 milioni ed appare assai arduo pensare che ne verranno spesi altrettanti per spostarlo in mare aperto. Non sembra, fino ad oggi (ma ciò potrebbe essere superato al momento della pubblicazione di queste righe ndr), che la Snam ancora non abbia prodotto il certificato di sicurezza definitivo, indispensabile al Comitato tecnico della regione per esprimere il proprio parere indispensabile, a sua volta, per il rilascio della eventuale Autorizzazione integrata ambientale, indispensabile per far funzionare la nave che, secondo le promesse fatte dal governo nel 2022 al momento dell'approvazione, sulla scia del decreto Aiuti, sarebbe dovuta entrare in funzione nella Primavera di quest'anno, per

sottrarci alla «dipendenza» dal gas russo. Riferisce ancora Lipari che *"...mentre la Commissione europea, con il piano RePo-wer EU, sostiene che solo 12 miliardi di euro verranno spesi per le filiere di gas e petrolio, il Financial Times, sulla base di dati elaborati dal think tank Ember, stima che ne verranno spesi almeno più del quadruplo e, dato che si tratta di investimenti in parte privati, è consequenziale dedurre che verranno prolungati almeno fino a generare ricavi. Ossia per periodi di tempo prevedibilmente lunghi e comunque superiori ai tre anni, entro cui la nave Golar Tundra già acquistata da Snam dovrebbe lasciare la banchina del porto di Piombino"*. Per concludere (ma solo per non farla lunga più di tanto), è bene sapere che il Gnl - stando ai calcoli de "Il sole 24 ore", costa il 50% in più del gas naturale che ci per-viene dai gasdotti ed è venduto mediante contratti

a lungo termine. Ciò è dovuto alle caratteristiche strutturali della filiera del GNL stesso che necessita di impianti di liquefazione e rigassificazione, oltre che di navi gasiere, ma anche al fatto che le forniture di GNL si svolgono, ad oggi, tramite contratti a breve scadenza, risentendo maggiormente della volatilità del mercato e delle speculazioni. Intanto, mentre l'Unione sindacale di base (Usb) piombinese ha depositato una denuncia per reati ambientali contro ignoti, la Snam ha promesso che l'operazione comporterà 1500 posti di lavoro in più, ma la stessa Usb contesta l'assunto sostenendo che si tratterà al massimo di una cinquantina di assunzioni, fra l'altro non vincolate al territorio, riservate a personale altamente specializzato.



# Nautico, la sfida di Genova “Diventerà il primo al mondo”

Presentata al Palazzo del Principe l'edizione numero 63 in programma dal 21 al 26 settembre  
Con i canali del Waterfront di Levante già pronti, saranno disponibili 150 posti barca in più

di **Massimo Minella**

Per i suoi primi 63 anni il Salone Nautico di Genova si regala nuovi spazi a mare e a terra, primo atto concreto di quel Waterfront di Levante che si completerà con l'edizione del 2024. Già da questa, però, si potrà misurare tutta la voglia di Genova di competere per il primato mondiale del settore, con l'obiettivo appunto di diventare il primo salone del mondo.

● alle pagine 8 e 9

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





# Nautico, la sfida di Genova “Diventerà il primo al mondo”

di Massimo Minella

Per i suoi primi 63 anni il Salone Nautico di Genova si regala nuovi spazi a mare e a terra, primo atto concreto di quel Waterfront di Levante disegnato dall'architetto Renzo Piano che si completerà con l'edizione del 2024. Già da questa, però, si potrà misurare tutta la voglia di Genova di competere per il primo mondiale del settore, con l'obiettivo appunto di diventare il primo salone del mondo. Non male per un evento che soltanto 8 anni fa, 2015, nel pieno di una crisi della nautica che sembrava irreversibile, con il fatturato ormai più che dimezzato, più d'uno pensava di portare il Salone Nautico in un'altra città di mare, mentre l'associazione si spaccava in due, rendendo più debole tutto quanto il settore.

A distanza di qualche anno, e dopo aver invertito decisamente la rotta, la nautica italiana si presenta con numeri senza precedenti, oltre 7 miliardi di euro di ricavi complessivi nel 2022, con la prospettiva concreta di salire ancora alla fine di questo anno. Sarà anche per questo che il presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi, il manager che ha riunito le due anime associative a lungo divise, presentando al Palazzo del Principe l'edizione numero 63 che scatterà il 21 settembre e resterà aperta in Fiera fino al 26, ha spiegato di voler dare un nuovo nome al Salone di Genova.

«Lo vogliamo chiamare il Su-

perbo, perché rimanda a Genova La Superba e punta alla leadership assoluta a livello mondiale» ha spiegato nel suo intervento.

Al di là dei nomi, e delle suggestioni, la forza di Genova si riassume però meglio nei numeri che gli uomini e le donne di Confindustria Nautica e le istituzioni locali ieri hanno riassunto: oltre mille barche esposte da 2 a 40 metri, 1.043 brand (+4,5% rispetto all'anno precedente), 143 posti barca in più a disposizione nei nuovi canali del Waterfront, 184 novità in esposizione (+9,5%).

Un primato che è la somma di tanti primati, dai superyacht (Azimut-Benetti, Ferretti e Sanlorenzo ai primi tre posti nel mondo), alle unità pneumatiche sopra i dieci metri, dagli accessori alla componentistica. Prima, Genova, lo è anche stata anche nell'organizzazione di un Salone. Nel '67 è infatti l'Ucina (ora Confindustria Nautica) a prendere in mano l'organizzazione del Nautico, precedendo Dusseldorf, Cannes e Montecarlo.

L'obiettivo di diventare il primo salone del mondo torna anche nelle parole del sindaco di Genova Marco Bucci («ora siamo secondi»), appassionato velista, mentre il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti parla di Genova come «Hollywood del mare» nata soltanto in pochi anni.

Fra due settimane si potrà comunque toccare con mano i

cambiamenti e la crescita della kermesse che continua a vivere nelle marine della Fiera, ma all'interno di un quartiere che in grande parte è un cantiere collegato al progetto del Waterfront. Dal 21 si potranno già sperimentare i canali con i nuovi accosti che di fatto trasformeranno il Padiglione B di Jean Nouvel in un'isola collegata a terra soltanto da tre ponti (due fissi, uno mobile).

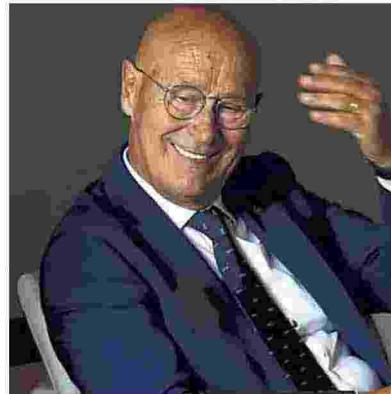
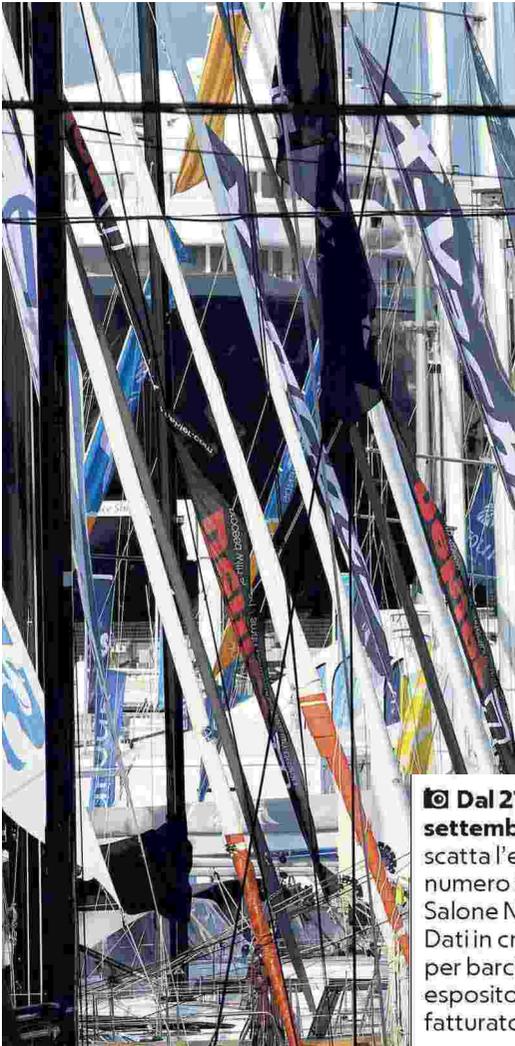
Il prossimo anno saranno completati anche il Palasport, destinato a diventare una cittadella dello sport, e i due building che ospitano le residenze. Già a ottobre, però, subito dopo il Nautico, partiranno i lavori del nuovo cantiere, quello che trasformerà il parcheggio di piazzale Kennedy in un parco, il più grande parco urbano della città che, unito agli spazi verdi del Waterfront, arriverà offrire alla città 150 metri quadrati, 15 ettari.

«Le nostre aziende conquistano i mercati di tutto il mondo, così il Salone è nel ranking più elevato delle manifestazioni internazionali nautiche – conclude Marina Stella, direttore generale di Confindustria Nautica – Con la collaborazione di Agenzia Ice e del Ministero degli Affari Esteri abbiamo presentato in tutto il mondo la sessantatreesima edizione del Salone e grazie ad Ice saranno presenti operatori del settore media esteri specializzati che provengono da ben 35 Paesi, da tutti i cinque continenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

— “ —  
*Oltre mille barche  
esposte da 2 a 40  
metri, 1.043 brand,  
143 posti barca in più  
184 novità in  
esposizione*

— ” —  
*I primati dell'Italia:  
i superyacht, le unità  
pneumatiche sopra i  
dieci metri, gli  
accessori, la  
componentistica*



▲ **Saverio Cecchi**  
presidente Confindustria Nautica

📅 **Dal 21 al 26  
settembre**  
scatta l'edizione  
numero 63 del  
Salone Nautico.  
Dati in crescita  
per barche,  
espositori e  
fatturato



MENU

# ShipMag.

SHIPPING MAGAZINE

CERCA

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech **I Focus di Shipmag** Eventi

PRIMO PIANO

YACHT

# Salone Nautico di Genova, oltre 1000 imbarcazioni: “Vogliamo essere i primi al mondo”

05 settembre 2023 - Redazione



**Presentazione della prossima edizione. 143 i posti barca in più a disposizione nei nuovi canali del Waterfront di Levante**



Genova – “Il 21 settembre il Salone nautico internazionale di Genova compirà 63 anni nei nuovi spazi dell’isola blu del Waterfront di Levante puntando a diventare la prima manifestazione di settore nel mondo”. Così il presidente di Confindustria Nautica e de I Saloni Nautici Saverio Cecchi alla presentazione dell’evento in programma dal 21 al 26 settembre alla Fiera di Genova.

La newsletter di  
ShipMag

Mi iscrivo

informazione pubblicitaria

**Saranno oltre mille le imbarcazioni esposte da 2 a 40 metri, 1.043 i brand esposti (+4,5% rispetto all'anno precedente), 143 i posti barca in più a disposizione nei nuovi canali del Waterfront di Levante disegnato da Renzo Piano, 184 le novità in esposizione (+9,5%).** “L'Italia ha lo scettro della nautica nel mondo, siamo i primi, questo non ce lo toglie nessuno – ha detto Cecchi -, siamo i primi nei superyacht, nelle unità pneumatiche sopra i dieci metri, negli accessori, nella componentistica, ora vogliamo diventare i primi e prendere lo scettro anche nelle manifestazioni di settore e nel 2024 ci arriveremo”, conclude il presidente.



informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Il quotidiano online del trasporto marittimo

## PORTI

# Nasce l'Agencia per il lavoro portuale di Gioia Tauro Srl

Iniziata la procedura istitutiva in attesa dell'Autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Le imprese che vogliono farne parte devono presentare la manifestazione di interesse entro le ore 12 del 6 ottobre

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY | 5 SETTEMBRE 2023



ISCRIVITI



L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha comunicato la pubblicazione dell'avviso per promuovere la costituzione dell'Agencia per il lavoro portuale di Gioia Tauro srl.

La società in fase di istituzione "dà seguito (ai sensi dell'art.17, c.5, legge 84/94) alla Gioia Tauro Port Agency, l'agenzia portuale istituita nel 2017 in seguito all'Accordo di programma sottoscritto il 27/07/2016 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dei Trasporti, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, la Regione Calabria, Invitalia e l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, per la somministrazione del lavoro e per la riqualificazione professionale di quei lavoratori in esubero delle imprese portuali autorizzate alla movimentazione container".

Le proroghe intercorse hanno portato la durata della Gioia Tauro Port Agency a 6 anni con scadenza del termine di vigenza il 31/12/23 pertanto il presidente dell'Ente portuale, nelle more del rilascio dell'autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha dato avvio formale alla procedura istitutiva che – informa la nota – potrebbe comunque essere anche annullata in caso di mancata autorizzazione ministeriale.

Secondo quanto annunciato dalla port authority calabrese la nuova società è a responsabilità limitata ed avrà per oggetto la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese portuali (art.16 e 18 della Legge 84/94) attraverso il suo organico che, al momento della sua costituzione, dovrebbe comporsi di 77 unità. La società avrà capitale sociale di 10.000 euro suddiviso in quote fra le parti, e spese di funzionamento annuali previste che ammontano a 114.600 euro; nella prima fase di sperimentazione della durata di 12 mesi dall'avvio, l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio parteciperà sottoscrivendo il 49 per cento del capitale sociale, mentre la restante parte del 51 per cento dovrà essere sottoscritta, in parti uguali, dalle imprese autorizzate (artt. 16 e 18 L. 84/94). Concluso il

## MARKET REPORT

[Cala l'interesse degli investitori verso le infrastrutture di trasporto in Italia](#)

[Msc diventa leader anche di puntualità nel trasporto container](#)

[Msc è anche la regina delle demolizioni navali nel 2023](#)

[L'Europa è tornata a essere il maggior importatore di greggio via mare](#)

[Crollano \(ma permangono\) i guadagni dei global carrier nei container](#)



periodo di sperimentazione, in linea con la normativa l'Autorità di sistema portuale dovrà dismettere le proprie azioni che dovranno essere sottoscritte dalla parte privata, vista appunto la natura esclusivamente privatistica della società.

Nella fase successiva alla sperimentazione, l'ente presieduto da Andrea Agostinelli "manterrà comunque la funzione di garanzia, attraverso una propria presenza all'interno dell'organo di gestione e amministrazione ovvero all'interno di quello di vigilanza e controllo".

Tra i compiti dall'Agenzia saranno regolamentati quello di selezionare e assumere lavoratori portuali temporanei, con contratto a tempo indeterminato, nei limiti della dotazione organica definita dall'Autorità di Sistema portuale. L'Agenzia avrà inoltre la funzione di monitorare le necessità di formazione del personale e di predisporre i relativi programmi e piani di formazione e, non ultimo, di avviare il lavoratore temporaneo alle tariffe approvate dalla stessa Autorità di Sistema portuale.

Le imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 Legge 84/94 che intendono partecipare alla costituzione della società dovranno inviare la propria manifestazione d'interesse entro le ore 12:00 del 6 ottobre 2023 come indicato nell'avviso pubblicato sul sito internet dell'ente.

ISCRIVITI ALLA [NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)

[CHI SIAMO](#) [CONTATTI](#) [PERCHÈ](#) [PUBBLICITÀ](#)  
[ENGLISH](#)



# SHIPPINGITALY

© SHIPPING ITALY (Riproduzione riservata – All rights reserved)  
Testata iscritta nel registro stampa del Tribunale di Genova n.608/2020  
edita da Alocin Media Srl  
Direttore responsabile: Nicola Capuzzo



Il quotidiano online del trasporto marittimo

## PORTI

# Nova Marine Carriers entra nei lavori della diga di Genova

Pergenova Breakwater utilizzerà la bulk carrier Sider Olympia per ottimizzare il flusso dei trasporti di ghiaia dalla Spagna

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY | 5 SETTEMBRE 2023



ISCRIVITI



Nova Marine Carriers, shipping company con base in Lugano ma sotto il controllo della famiglia di armatori napoletani Romeo e partecipata dal Gruppo Duferco, parteciperà ai lavori di realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova.

Lo si apprende da un'ordinanza della locale Capitaneria di porto che ha reso noto come il consorzio costruttore, Pergenova Breakwater (guidato da Webuild) ha comunicato che fra i mezzi nautici in uso entra da oggi anche la nave portarinfuse secche Sider Olympia, unità da 38.000 tonnellate di portata lorda della flotta della compagnia armatoriale svizzera.

Dall'atto della Capitaneria, che dà disposizioni per l'ormeggio della nave al largo (con l'utilizzo di personale e mezzi dei servizi tecnico nautici e un apposito sistema di ancoraggio), si evince che Sider Olympia effettuerà operazioni di sversamento di ghiaia legati alla realizzazione dei due campi prova previsti (i test necessari a verificare che il sistema di consolidamento dei fondali funzioni ad ogni profondità).

Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY la nave di Nova Marine Carriers, molto più capiente di quelle fin qui utilizzate, permetterà di ottimizzare il numero di trasporti, effettuando una sorta di servizio regolare fra Cartagena (Spagna) e il porto ligure.

A.M.

## MARKET REPORT

[Cala l'interesse degli investitori verso le infrastrutture di trasporto in Italia](#)

[Msc diventa leader anche di puntualità nel trasporto container](#)

[Msc è anche la regina delle demolizioni navali nel 2023](#)

[L'Europa è tornata a essere il maggior importatore di greggio via mare](#)

[Crollano \(ma permangono\) i guadagni dei global carrier nei container](#)

PASTORALE DEL LAVORO

# La Chiesa e la solitudine dei marittimi

*A Civitavecchia il convegno dell'Apostolato del mare in Italia, al centro la "Fratelli tutti"*

I lavori, che si svolgeranno venerdì e sabato, saranno aperti dal vescovo Ruzza. Il direttore dell'Ufficio Cei don Bignami: tante le forme di disagio sperimentate da chi lavora sulle navi

ALBERTO COLAIACOMO  
Civitavecchia

**S**i terrà a Civitavecchia, venerdì e sabato prossimi, il secondo convegno dell'apostolato del mare in Italia. L'incontro, che ha per tema «*I marittimi: dalla solitudine alla fraternità*», si svolgerà nella sala convegni del Forte Michelangelo con tre differenti sessioni che affronteranno le sfide dell'apostolato in diversi aspetti della "gente di mare": il lavoro dei marittimi, quello dei pescatori, delle navi da crociera e le peculiarità dei cappellani che vi sono imbarcati. Filo conduttore sarà l'enciclica *Fratelli tutti* di papa Francesco con la frase "Rimane sempre uno spazio per il dialogo". Una sessione sarà inoltre dedicata all'apporto dei marittimi al Cammino sinodale della Chiesa italiana con i tavoli di "conversazione spirituale" tra i partecipanti.

«Il convegno - spiega don Bruno Bignami, direttore dell'Ufficio dell'Apostolato del Mare - è l'occasione per

mettere a fuoco sia la questione sociale che quella ecclesiale dei marittimi; una categoria di lavoratori che sperimenta diverse forme di solitudine, acute in maniera drammatica dalla recente pandemia».

«Con l'enciclica di papa Francesco - continua il sacerdote - abbiamo compreso che la fraternità è la terapia verso la solitudine, malattia del nostro tempo. Per questo metteremo al centro della nostra attenzione l'umanità dei lavoratori del mare, i loro bisogni spirituali e culturali». Per don Bignami occorre favorire una pastorale del dialogo perché «la solitudine deriva anche dalla dinamica del lavoro marittimo, dove convivono sulla stessa nave persone di diversa cultura, fede ed estrazione sociale». L'incontro sarà aperto venerdì alle ore 16 da monsignor Gianrico Ruzza, vescovo delle diocesi di Civitavecchia-Tarquinia e Porto-Santa Rufina e promotore dell'Apostolato del Mare in Italia. Seguiranno i saluti istituzionali dal sindaco di Civitavecchia

Ernesto Tedesco, del capitano di vascello Michele Castaldo, comandante del Porto di Civitavecchia, del direttore dell'Autorità del Sistema Portuale del Lazio, Pino Musolino.

Seguirà una tavola rotonda moderata da don Gabriele Quinzì sul tema "I marittimi: dalla solitudine alla fraternità" con gli interventi di Paola Viddotto, direttrice dell'Accademia della marina mercantile di Genova; Francesco Buscema, ricercatore dell'Università di Torino; Enrica Mammuccari, segretaria generale della Uila Pesca.

Sabato ci sarà la relazione "Il lavoro marittimo come laboratorio ecumenico e di dialogo interreligioso" di don Giuliano Savina, direttore dell'Ufficio nazionale per l'ecumenismo e il dialogo interreligioso, con la testimonianza di padre Enzo Severo, cappellano su navi crociere; seguiranno i tavoli del cammino sinodale con le conclusioni affidate a don Bruno Bignami.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Una rete di porti per grano e carbone: perché il Cremlino vuole il Mar d'Azov

La propaganda considera definitive le conquiste e proclama un ambizioso piano di sviluppo economico. Annunciati il raddoppio della capacità dei terminal e la costruzione, a regime, di un hub trasportistico

GIOVANNI MARI

Mosca considera la conquista dei territori ucraini come definitiva, o almeno questo sta facendo raccontare ai media russi. Per corroborare questa narrazione, il Cremlino ha diramato una serie di piani di sviluppo delle aree del Donbass e del Mar d'Azov. E se la premessa è quella di un vastissimo piano di ricostruzione dei centri abitati, celebrati con servizi tv e rendering, quasi a cancellare gli orrori e i bombardamenti dell'ultimo anno, uno dei punti di forza riguarda lo sfruttamento economico del tratto di mare appena strappato a Kiev. Il piano logistico sul Mar d'Azov è apparentemente ambizioso e punta a trasformarlo nel «nuovo mare interno della Russia». Ecco i caratteri generali del progetto di Putin, evidentemente avulso dalla situazione geopolitica attuale.

LA STORIA

I media russi stanno ricordando come fin dai tempi antichi le popolazioni del Mar d'Azov (definite impropriamente russe) vivevano in simbiosi con quello che chiamavano anche «Mar Blu» o «Mar Russo». E spiegano come subito dopo la Guerra di Crimea la flotta zarista sul Mar d'Azov raggiunse in breve tempo le 1200 navi. Che questo piccolo e prezioso tratto d'acqua forniva il 20% della pesca di tutto il Paese. E che quando Mosca, attraverso i suoi canali, veniva chiamata

«il porto dei cinque mari», uno era il Mar d'Azov. Vero è che,

per la sua strategicità, fu prima preda dei nazisti e poi trampolino dell'Armata Rossa.

IL REGIME GIURIDICO

Con una massiccia campagna di comunicazione, Mosca ha spiegato ai russi che dopo «l'operazione militare speciale» (ossia la guerra all'Ucraina) il bacino idrico «è interamente russo» e che, per questo, ne è cambiato il regime giuridico, così come la situazione della sicurezza e il sistema delle relazioni internazionali. Se prima le navi da guerra di Paesi terzi potevano attraversare lo stretto di Kerch solo su invito di Ucraina o Russia, oggi questo diritto spetta ovviamente solo al Cremlino. La Duma lo ha precisato: «Con gli esiti del referendum del 2022, l'Ucraina ha perso lo status di Stato costiero in relazione a queste aree acquatiche».

Un motivo in più per cestinare il presunto progetto di una base navale ucraina nella regione di Berdyansk paventata dai generali di Putin. Allo stesso modo, sostiene Mosca, ora «le navi straniere, commerciali e militari, devono ottenere il permesso russo per entrare nel Mar d'Azov».

L'AMBIENTE

Il primo punto svelato dai mezzi di informazione russi riguarda lo stato di salute ecologica e ambientale del Mar d'Azov. Il vice-primo ministro Victoria Abramchenko ha annunciato un piano speciale che, tra l'altro, dovrebbe riportare lo stato in queste acque. «Il problema più grande è l'inquinamento da rifiuti industriali e domestici - ha spiegato ai *Izve-*

*stia* Sergey Malikov, membro del Consiglio della Federazione per la politica alimentare agraria e la gestione ambientale - e ci sono anche rischi per la navigazione a causa dei frequenti incidenti con prodotti».

Si pensa a un periodo di diversi anni di restrizioni della pesca per aumentare le riserve ittiche, prevedendo anche attività di ripopolazione. L'idea di Mosca è poi quella di creare «un cluster turistico sul Mar d'Azov, di miglior qualità e a miglior prezzo per quei russi che oggi si rivolgono a mete turche o egiziane». Il mare estivo, ma anche invernale, con possibilità di impianti termali e attività ricreative o di pesca.

I PORTI

Ma sono soprattutto le attività di shipping che ottengono le maggiori attenzioni da parte del Cremlino, che ha stimato per l'hub del Mar d'Azov una capacità di 17 milioni di tonnellate all'anno entro un biennio, contro le attuali 8 milioni e un ulteriore innalzamento a regime. Incuranti di ogni vicenda bellica, i ministeri coinvolti sostengono che i porti di Mariupol e Berdyansk inizieranno a funzionare a pieno ritmo proprio entro due anni, parallelamente alla ricostruzione delle città costiere e persino al rilancio del turismo.

I media russi stanno illustrando un hub unitario di trasporto marittimo che attraverso il canale Volga-Don collega la «rete continentale» con il Mar Caspio e attraverso il Mediterraneo dà accesso all'Oceano Atlantico. «Il carbone del Donbass, il minerale di Kerch e il grano di Krasnodar po-

tranno passare attraverso questi porti verso il mercato mondiale, ricostituendo il bilancio russo», ha detto Olga Karabanova, dell'Istituto di Economia.

LA LOGISTICA

Ma anche la propaganda putiniana si arrende su un fatto: il Mar d'Azov è poco profondo per le navi di grandi dimensioni. Il porto di Mariupol può accettare navi fino a 240 metri di lunghezza e 7,7 metri di pescaggio e in diverse parti dell'anno necessita di un rompighiaccio e di un rimorchiatore sempre pronti per garantire la navigazione. Da qui passerebbero i carichi alla rinfusa necessari all'industria metallurgica ed edile, nonché il grano. Nel 2021, il porto di Berdyansk ha ridotto il trasbordo di merci del 25%, a 1,6 milioni di tonnellate: nel porto di Mariupol, questa cifra è scesa del 29% a 6,3 milioni. «Il loro lavoro a pieno ritmo ridurrà significativamente il carico sul ponte di Crimea»: e a questo si lega la necessità del Cremlino di investire sul rafforzamento delle infrastrutture di terra.

I GIACIMENTI

«Anche se lo sfruttamento della produzione petrolifera nel Mar d'Azov, per ora, non è consigliabile», ha detto a *Izvestia* Olga Orlova, dell'Istituto russo per le tecnologie del petrolio e del gas, «abbiamo individuato diversi piccoli giacimenti da 5 milioni di tonnellate». Ma i russi vogliono soprattutto mettere le mani sui giacimenti di acqua dolce: circa 100 miliardi di metri cubi: «Ciò può aiutare l'approvvigionamento idrico della Crimea, ora dipendente da fonti esterne, così come di altre regioni del Sud». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA "SCHULTE" NELL'ISOLA DOPO LA TAPPA A ISTAMBUL



La nave portacontainer Joseph Schulte in navigazione

### Arrivata a Cagliari la prima nave portacontainer attraverso il corridoio umanitario da Odessa

È approdata al porto canale di Cagliari, la nave portacontainer Joseph Schulte, battente bandiera di Hong Kong, la prima a lasciare il porto di Odessa e a utilizzare il nuovo «corridoio umanitario» annunciato nei giorni scorsi da Kiev, con l'obiettivo di facilitare le rotte marittime dopo che Mosca è uscita dall'accordo sul grano. Il cargo è partito dall'Ucraina il 16 agosto e, dopo avere toccato porto di Istanbul in Turchia il 24 agosto, è arriva-

ta ieri a Cagliari. La nave portacontainer Joseph Schulte «si trovava nel porto di Odessa dal 23 febbraio del 2022» e «ha lasciato il faro di Vorontsov» per dirigersi verso il Bosforo con «più di 30 mila tonnellate di carico (2.114 container), tra cui prodotti alimentari», aveva sottolineato sui social il ministro delle Infrastrutture ucraino, Oleksandr Kubrakov, il giorno della partenza. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE TAPPE



**1954**

L'Urss trasferisce la Crimea e il Mar d'Azov sotto la sovranità della Repubblica socialista sovietica d'Ucraina.



**1991**

Boris Eltsin non si oppone al mantenimento della Crimea nello stato indipendente dell'Ucraina post-Urss.



**2014**

In seguito alla rivoluzione ucraina di febbraio, la Russia invia truppe in Crimea e ne proclama l'annessione.

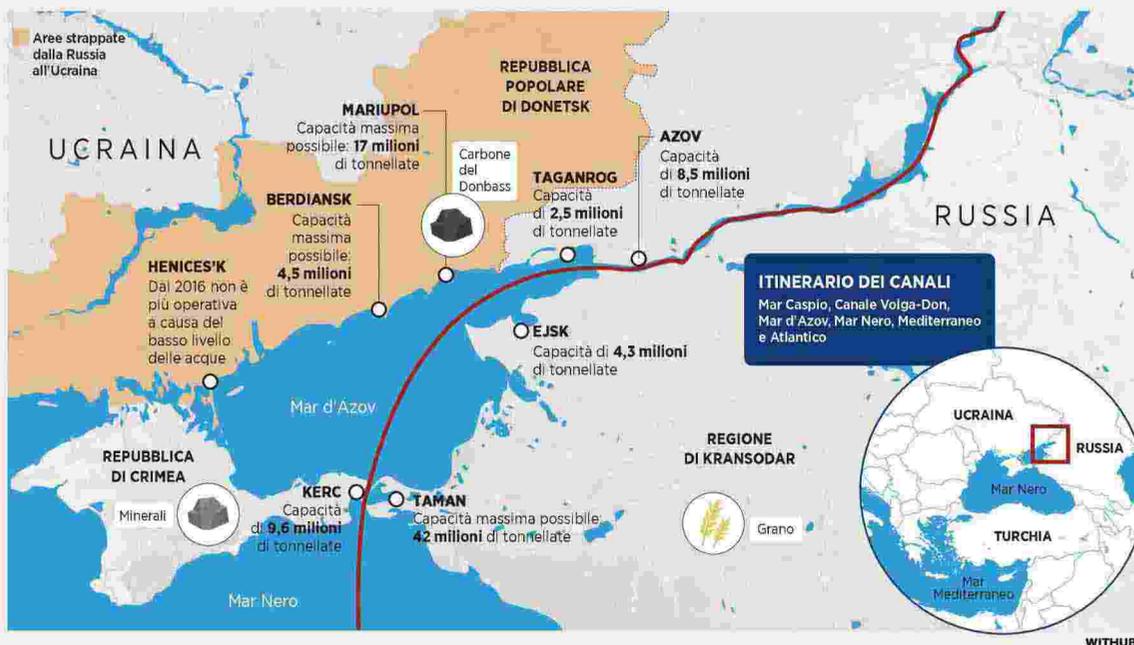


**2022**

La Russia invade la parte meridionale dell'Ucraina: si impossessa di vaste aree del Donbass e del Mar d'Azov.

## Il piano russo

Così Mosca vuole riorganizzare il trasporto marittimo nell'area strappata all'Ucraina





### Il governo di Malta rilascia un Air Operations Certificate

È nata a Malta una nuova compagnia aerea dedicata al trasporto merci. Si chiama Bridges Air Cargo ed ha ottenuto nei giorni scorsi l'Air Operations Certificate (Aoc) Mt77, rilasciatogli dall'ente governativo Transport Malta, che permette di volare nel bacino del Mediterraneo. Secondo indiscrezioni di stampa, la compagnia controllata di Bridges Aviation Pte Ltd, di base a Singapore, punterebbe ad ottenere anche l'autorizzazione per operare in Bulgaria, Sud Africa e Australia. I primi voli saranno comunque a breve raggio ed effettuati con un Art. 72.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



## Apm Terminals firma per un nuovo terminal da realizzare a Port Said

APM Terminals annuncia che la Suez Canal Economic Zone ha siglato con la società terminalista the Suez Canal Container Terminal (Sctt) il contratto del tipo build, operate and transfer per la realizzazione e la gestione del secondo container terminal nell'area portuale orientale del porto di Port Said.

Sctt gestisce il container terminal attualmente operativo nel porto egiziano di East Port Said, inaugurato nel 2004 con una concessione di 49 anni. La società è partecipata al 55% dall'azienda terminalista APM Terminals del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Maersk, al 20% dalla società terminalista cinese Cosco Shipping Ports, al 10,3% dalla Suez Canal Authority, al 5% dalla

National Bank of Egypt e al 9,7% da investitori privati egiziani.

Il nuovo terminal, operativo dal 2025, occuperà un'area di 511 mila metri quadri e avrà una banchina di 955 metri lineari. L'approdo avrà una capacità di traffico prevista di due milioni di teu all'anno che si aggiungerà alla capacità di quattro milioni di teu del terminal di Sctt attualmente in esercizio.

Il progetto prevede l'impiego anche di attrezzature portuali di ultima generazione, tra cui 12 gru ship-to-shore (STS), 30 gru a portale con pneumatici in gomma (RTG), e 90 camion, oltre ad attrezzature di supporto e sistemi informatici avanzati. Si stima che il terminal creerà oltre mille nuovi posti di lavoro a Port Said.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



## ANTAGONISTI

## Soldi dal Pd alla Ong punita per aver violato il decreto Cutro

**Francesca Galici**

■ La transizione da Pd, Partito democratico, a PdO, Partito delle Ong, è completa. In una settimana, infatti, la compagine di Elly Schlein non solo si è esibita nell'ennesima passerella su una nave della flotta civile, Open Arms, ma ha anche consegnato all'equipaggio una somma di denaro, frutto di una raccolta fondi, per far fronte alle spese. Quali spese? Quelle che gravano sull'organizzazione per aver violato un decreto ministeriale. Multa e fermo amministrativo in porto a Marina di Carrara per la nave, con tanto di protesta ormai di rito, fotocopia di tutte le altre. Il Pd(O) ancora una volta si è schierato contro una legge dello Stato ma, d'altronde, non è la prima volta che il partito dimostra insofferenza per le decisioni di un governo non suo. Era il 2019 quando baldanzosi parlamentari dem si esibirono nella celebre sfilata a bordo della nave Sea Watch, alla quale era stato impedito di avvicinarsi ai porti italiani. Capi spedizione: Riccardo Magi e Nicola Fratoianni. Non è certo una novità che le Ong, forti dell'appoggio della sinistra, cerchino di gabbare l'Italia, un po' come i bambini che compiono le loro marachelle in barba ai genitori ma con l'appoggio dei nonni compiacenti.



SEMPRE PIÙ PROBLEMATICO IL CANALE TRA I DUE OCEANI

# Panama, super-costi per passare

PANAMA – Le navi in coda per il transito attraverso il canale di Panama ammontavano due giorni fa a 128 navi, circa il 42% in più rispetto alla media di 90 navi, ma il 21% in meno rispetto alla cifra di un mese fa. Le navi che cercano disperatamente di raggiungere le loro destinazioni hanno sborsato sommerecord per superare l'armata di navi mercantili ad entrambe le estremità del corso d'acqua. «Se aggiungi la tariffa normale ti avvicini ai 3 milioni di dollari per far passare le tue navi». La nave in questione – una nave GPL – ha pagato 2,4 milioni di dollari, oltre a una tariffa di transito standard di circa 400.000 dollari.

Per le rinfuse secche, che sono state gravemente colpite dalle restrizioni, i 10 mesi di restrizioni al transito annunciate dall'ACP la scorsa settimana potrebbero avere un effetto maggiore sui flussi commerciali delle rinfuse secche, sulle tonnellate-miglia e sulla competitività degli esportatori della regione. Una nave di circa 55.000 dwt (stazza lorda) avrebbe bisogno di un pagamento forfettario aggiuntivo di 220.000 dollari, hanno calcolato. In futuro, si prevede, i carichi che attraversano regolarmente il canale potrebbero trovarsi a lottare per



rimanere redditizi mentre i clienti guardano a mercati più distanti che avrebbero costi complessivi inferiori, nonostante un rapporto tonnellate-miglia più elevato. «La situazione nel Canale di Panama ha conseguenze sia immediate che a lungo termine».

L'inflazione dei prezzi è un problema, ma la realtà è che, poiché i proprietari chiedono tariffe più alte per scontare i costi aggiuntivi dei ritardi, ciò potrebbe cambiare il punto di origine di alcuni carichi. «Anche se non possiamo escluder-

lo, e gli investitori cinesi vi versano regolarmente denaro e attenzione, la costruzione di un canale in Nicaragua o di un canale secco colombiano non può fungere da assicurazione contro le interruzioni della catena di approvvigionamento incentrata attorno al Canale di Panama». Questo aumento è dovuto principalmente alle navi cariche dirette a sud verso la costa occidentale del Sud America. Ciò ha tenuto le navi occupate per periodi di tempo più lunghi e ha limitato l'offerta di navi nel Golfo degli Stati Uniti.

| Commissione trasporti a Genova  |  | UNIPORT   |  |
|---|--|---|--|
| <p><b>LE NAVI</b></p> <p>Tabella con dati sulle navi in transito, inclusi nomi, tipi, e destinazioni.</p> |  | <p><b>Panama, super-costi per passare</b></p> <p>Articolo di testo con immagini e grafici che discute i costi elevati per il transito del canale di Panama.</p> |  |



70



PORTI

LOGISTICA

SHIPPING

ECONOMIA

TRASPORTO

POLITICA

TURISMO E CRO

**SC Aldo Spadoni SRI**

 Piazza dei Legnami, 21, 57123 Livorno (LI)  
 Tel. 0586 248111


36 minuti fa Andrea Puccini

## Genova: allarme insabbiamento per i fondali di Porto Petroli



GENOVA - Le acque meno profonde e il timore delle navi in arrivo stanno creando una crescente preoccupazione nella comunità marittima nazionale. Il caso riguarda anche i fondali del terminal **Porto Petroli a Genova**, un importante scalo per lo sbarco, l'imbarco e il trasferimento di prodotti petroliferi trasportati da navi di varia portata. Recenti rilievi batimetrici condotti dalla Capitaneria di porto hanno rivelato che i **fondali nella zona di Multedo, a Genova, sono diventati meno profondi rispetto al passato recente**. Questo problema si presenta proprio nell'area dove attraccano le petroliere. Attualmente, non è ancora chiaro perché si sia verificato questo improvviso cambiamento del pescaggio marino, ma le autorità competenti stanno conducendo indagini per scoprire la causa di questo accumulo anomalo di materiale sul fondale marino.



70



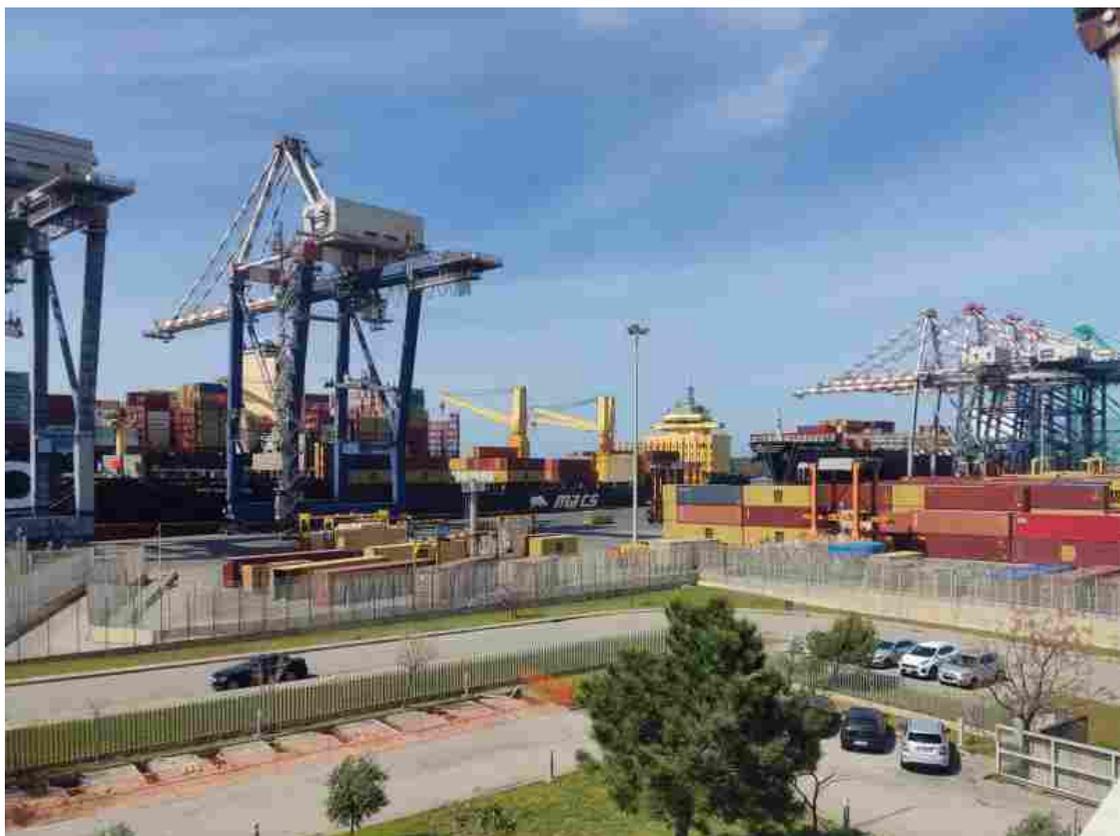
PORTI LOGISTICA SHIPPING ECONOMIA TRASPORTO POLITICA TURISMO E CRO

**SC Aldo Spadoni Srl**

 Piazza dei Legnami, 21, 57123 Livorno (LI)  
 Tel. 0586 248111


50 minuti faRedazione

## Presto l'Agazia per il lavoro portuale di Gioia Tauro srl



GIOIA TAURO - L'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio va verso la costituzione dell'**Agazia per il lavoro portuale di Gioia Tauro srl**. La società darà seguito alla **Gioia Tauro Port Agency**, l'agenzia portuale istituita nel 2017, in seguito all'Accordo di programma sottoscritto nel Luglio 2016 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dei Trasporti, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, la Regione Calabria, Invitalia e l'AdSp, per la **somministrazione del lavoro e la riqualificazione professionale di quei lavoratori in esubero delle imprese portuali autorizzate alla movimentazione container**. Dopo alcune proroghe che si sono susseguite negli ultimi anni, che hanno portato la sua durata a 72 mesi e in considerazione, quindi, della scadenza del suo termine di vigenza, previsto per il prossimo 31 Dicembre, l'ente portuale, nelle more del ri-

ABBONATI

EFFETTUA IL LOGIN

**IL CASO**  
**Distribuzione di gas nel porto della Spezia, è scontro sulla concessione in Consiglio regionale**  
Il MSF ha interpellato l'amministratore Scipioni sulla compatibilità col Piano regolatore portuale  
10 settembre 2023 alle 12:26 - 1 minuto di lettura



È Paolo ex Dini alla Spezia

**G**enova - È scontro tra MSF e Giunta Tosi in Consiglio regionale sull'aver dell' **assegnazione della licenza dell'ex mole Dini per lo sbarco di autoveicoli con carico di gas naturale liquefatto (GNL)** alla Spezia. Il consigliere regionale Paolo Scipioni (MSF) ha presentato un'interrogazione sul tema, a cui in rappresentanza della Giunta ha replicato l'amministratore regionale Marco Scipioni.  
"Il rilascio della concessione **è in contrasto con il Piano regolatore portuale**, ma la destra ligure preferisce ignorare le norme", sostiene Scipioni - L'ambito 8 del Piano regolatore del porto spezzino dice con estrema chiarezza di favorire decisamente lo sviluppo di attività turistico-sportistiche mediante proposte concrete di conversione di aree a uso commerciale e militare. Non si capisce, dunque, secondo quali presupposti la destra ligure abbia valutato, nel suddetto ambito, un'attività come lo sbarco di materiali pericolosi fino al 2025.  
**I presupposti dell'interrogazione del MSF sono errati** in quanto l'area in questione è destinata al progetto di ampliamento del terminal del Golfo della Spezia per lo svolgimento di operazioni portuali", risponde Scipioni - La concessione GNL Italia, che peraltro non prevede installazioni di edifici rimozione che altrove in via sostanziale l'attuale stato dei luoghi, è completamente in linea con le attuali previsioni del Piano regolatore portuale senza dunque comportare alcuna variazione o adeguamento tecnico funzionale".

**COMUNICA CON I LETTORI**



© Riproduzione riservata

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Moby, il gruppo Aponte acquista il 49% di Moby**  
L'acquisizione era stata annunciata nel marzo del 2022  
05 settembre 2023 alle 12:24 | 1 tempo di lettura



Da Inghilterra della Terra Moby (APR)

**G**enova - La **Moby di Vincenzo Onorato**, che opera in rotte dalla Sardegna verso Livorno e Civitavecchia, una delle più importanti compagnie di navigazione in Europa, è diventata il **49% di Moby** il gruppo fondato e controllato da Gianluigi Aponte. Nei giorni scorsi è avvenuto l'ingresso della società lussemburghese Sea Shipping Agencies Services Sml nel capitale della Moby, di cui ora detiene praticamente la metà del capitale sociale che è di 70,8 milioni di euro.  
**Un'operazione che il gruppo non vede e che ora è urgente** con una nota il 24 marzo 2023 la disponibilità di Moby a investire liquidità e gestione gestione di fronte ai creditori, soprattutto in relazione alla situazione debitoria di "Terminia in amministrazione straordinaria", aveva consentito di evitare il fallimento e di arrivare a un accordo con il ministero dello Sviluppo economico che si era accortosi di incassare in una soluzione unica metà dei 180 milioni di euro che avrebbe dovuto ancora incassare per le debite rimborsate rimborsate relative al pagamento differito per il passaggio di Compagnia Italiana di Navigazione (Terminia) a Moby avvenuto nel 2012.

**COMUNICA CON I LETTORI**

**TERMINIA TRANSPORT MARITIMO**

**TIM**

Fronti di grande  
energia per  
realizzare  
whole fast

**ULTRAO ILIUMINO**

**L'INNOVATORE MARITIMO**

**LEADER**



© Riproduzione riservata

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**OGGI VERTICE SULLA MANOVRA****LEGGE DI BILANCIO**

Sconti edilizi nel deficit del primo anno

# Bonus, verso l'ok al criterio che carica il deficit su un anno

**Manovra.** Eurostat dovrebbe confermare il metodo attuale di calcolo che non spalma il disavanzo dei crediti sul futuro, ma il nodo è il debito. Dal cuneo alle pensioni, oggi vertice di maggioranza

**Gianni Trovati**

ROMA

Non tutte le ultime notizie che circondano i bonus edilizi sono negative per il futuro prossimo dei conti pubblici. Il problema è che quelle positive sono troppo leggere per risolvere la situazione.

Una potrebbe arrivare nei prossimi giorni da Eurostat. Più di una fonte vicino al dossier conferma che è imminente la nuova indicazione sui criteri di calcolo dei crediti d'imposta dopo il decreto di metà gennaio che ha provato a stringere le maglie della cedibilità. E l'attesa unanime, nonostante il cambio di rotta impresso da quel provvedimento, è per una conferma del metodo attuale che considera «payable» i crediti generati dal Superbonus, e quindi chiede di imputare il deficit interamente sull'anno in cui l'agevolazione nasce.

La conferma di questa impostazione, dettata dal criterio della continuità e della prevalenza perché molti di questi crediti hanno continuato a essere oggetto di cessioni (o di tentativi di cessione), concentrerebbe il nuovo disavanzo su quest'anno, che però ha il pregio di essere quasi terminato. Ed eviterebbe di doverlo caricare pro quota sui prossimi, che già hanno i loro problemi di quadratura.

Ma il nodo vero, ovviamente, ri-

mane l'impatto sul debito, che continua a generarsi nel momento in cui i crediti vengono utilizzati in compensazione e quindi riducono il gettito fiscale, aumentando il fabbisogno da coprire con i titoli di Stato.

Da questo punto di vista, anche se la polemica è inevitabilmente riesplora in questi giorni che precedono una delle Note di aggiornamento al Def più complicate di sempre, il colpo più forte sulla finanza pubblica risale a un anno fa. Quando la Nadeff approvata poche settimane dopo le elezioni rivide al rialzo il conto totale degli sconti all'edilizia portandolo da 70,91 a 116,13 miliardi di euro. Rispetto a quella botta da 45,22 miliardi, che produsse un aumento delle stime d'impatto sul fabbisogno del 2020-2035 del 63,8%, i conti aggiornati offerti lunedì dal sottosegretario al-

l'Economia Federico Freni, che parlano di 130 miliardi complessivi al netto delle frodi, segnano un incremento ulteriore di "soli" 14 miliardi (+12%) che quasi scompaiono rispetto al precedente. Anche per questo a Via XX Settembre si punta ancora a evitare o minimizzare i ritocchi al deficit del 4,5% del 2023, per evitare altri segnali allarmanti ai mercati.

Il punto, com'è ovvio, è però che questo nuovo peso si carica su una finanza pubblica dalle spalle già parecchio ricurve per i vecchi aggiornamenti sui bonus, per l'aumento della spesa per interessi e per un fabbisogno che nei primi otto mesi dell'anno viaggia 25 miliardi sopra i livelli del 2022. E che i bonus ancora destinati a trasformarsi in fabbisogno, 109 miliardi secondo l'ultimo calcolo, si concentrano per il 75-80% sui prossimi quattro anni, cioè sulla legislatura targata Meloni.

L'eredità del Superbonus, insomma, non peserà solo sulla prossima manovra. Che però è politicamente cruciale perché è la prima interamente affidata al Governo Meloni e precede di sei mesi le elezioni europee.

Oggi pomeriggio le prospettive della legge di bilancio saranno al centro di un vertice di maggioranza a Palazzo Chigi mentre dalla Cgil il segretario Landini non esclude in via preventiva uno sciopero generale. Fedeli

alla linea della prudenza dettata dal ministro dell'Economia Giorgetti in asse con la premier Meloni che l'ha ribadita ieri alla cena con ministri e parlamentari di Fratelli d'Italia, finora i partiti hanno di fatto evitato di sventolare bandiere troppo impegnative.

Condivisa è la necessità di replicare per tutto il prossimo anno il taglio del cuneo fiscale (le ipotesi meno costose di una conferma iniziale per soli sei mesi cozzano con una scadenza del beneficio che seguirebbe di poche settimane le elezioni europee) e di concentrare risorse su famiglia e figli. Forza Italia chiede di allargare i benefici fiscali alle tredicesime e di fare un altro passo, anche se più o meno simbolico, verso le pensioni minime a mille euro, che restano un «obiettivo di legislatura» come le altre misure dal costo proibitivo a partire dalla Flat Tax cara alla Lega. Lega che, con Salvini nelle vesti di ministro delle Infrastrutture, spinge per ottenere la dotazione d'avvio del Ponte sullo Stretto.

Proprio dai ministeri, più che dai partiti, sembrano per ora arrivare le richieste più difficili da esaudire. Oltre al pressing sulla sanità (articolo in pagina) è da registrare quello della Funzione pubblica per cominciare il rifinanziamento dei contratti pubblici mentre il Viminale chiede di non ridurre i fondi per la sicurezza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Priorità condivisa il cuneo fiscale. Fi chiede aumenti per le pensioni minime e la Lega i fondi del Ponte sullo Stretto**

**Misure allo studio**

1

**FISCO E CONTRIBUTI****Taglio al cuneo**

La conferma almeno per tutto il 2024 del taglio al cuneo fiscale è in cima alle misure della prossima manovra di bilancio. A rilanciare la misura per alleggerire le buste paga dei dipendenti è stata di recente la stessa premier Giorgia Meloni alla ripresa dei lavori dopo la pausa estiva. Si tratta in sostanza di mantenere anche per il 2024 sei punti di cuneo in meno fino a 35mila euro di reddito, sette punti fino a 25mila. Una misura che costa tra i 9 e i 10 miliardi e di cui oggi ne stanno beneficiando circa 14 milioni di lavoratori dipendenti, con un vantaggio in busta paga fino a 100 euro in più al mese.

2

**FISCO****Meno Irpef**

Tra le promesse del governo anche l'avvio della riforma fiscale con il taglio dell'Irpef che da quattro dovrebbe passare a tre aliquote. La stima si aggira intorno ai 4-5 miliardi puntando a ridurre le tasse ai percettori di redditi medio bassi.

3

**RIFORMA FISCALE****Tredicesime e assunzioni**

Sul tavolo del governo c'è anche la detassazione delle tredicesime. Altri 1-1,5 miliardi occorrono per confermare la decontribuzione per chi assume under36, donne e i cosiddetti Neet.

4

**WELFARE****Premi di produttività**

Si sta ragionando anche su pacchetto produttività-welfare che punterebbe alla conferma della tassazione agevolata sui premi di produttività al 5% (sui premi fino a 3mila euro per redditi fino a 80mila). Forte il pressing della maggioranza per azzerare le tasse su queste somme incentivanti la produttività. Sui fringe benefit l'opzione prevalente è salire a mille euro per i lavoratori senza figli (si ragiona se confermare a 3mila euro le somme esentasse per i lavoratori con figli). Questo pacchetto vale circa 1 miliardo.

5

**SANITÀ****Bonus ai camici bianchi**

Tra le misure l'estensione a

tutti i medici del bonus da 100 euro oggi riconosciuto ai camici bianchi che operano in pronto soccorso.

6

**PENSIONI****Ancora quota 103**

Il ministero dell'Economia ha già fatto capire che la dote a disposizione del capitolo previdenza sarà tutt'altro che robusta: probabilmente non più di 1-1,5 miliardi, al netto delle risorse da destinare all'indicizzazione degli assegni pensionistici. Tra le soluzioni che potrebbero entrare in manovra, il prolungamento di Quota 103 anche nel 2024, l'ampliamento del bacino dell'Ape sociale e un nuovo restyling di Opzione donna.

**PNRR, FT: «COMMISSIONE UE E ROMA LAVORINO INSIEME»**

«L'Italia rischia di sprecare la sua liquidità inaspettata». Titola così il Financial Times in un editoriale sul

Pnrr in cui invita Roma e Bruxelles a «lavorare insieme per adattare i piani di spesa. Se si spreca questo pacchetto, è difficile vedere il Paese uscire dalla crisi in tempi brevi»





**La produzione** Le filiere sono motore dell'innovazione

## Piccola industria: «Per dare spinta al Paese rafforzare le filiere»

### Confindustria

Partenza con un evento a Bologna sulle relazioni chiave tra Italia e Germania

#### Nicoletta Picchio

Rafforzare i rapporti di filiera, in particolare per le pmi: «Le filiere sono un motore di innovazione e di crescita. L'Italia è composta prevalentemente da pmi, lavorare su questo aspetto è una spinta per lo sviluppo del paese». Giovanni Baroni fa un passo indietro, per ricordare che questo è uno dei punti qualificanti del suo programma, appena eletto presidente della Piccola Industria. Un'importanza, aggiunge, sottolineata anche dal fatto che è stata decisa una vice presidenza ad hoc, «come del resto c'è anche a livello nazionale». Domani prende il via a Bologna il primo passo di un

progetto triennale con un evento «Italia-Germania: transizioni, nuove geografie di filiera e opportunità per le pmi», organizzato dalla Piccola Industria di Confindustria in collaborazione con AHK Italien-Camera di Commercio Italo-Germanica, e Fondirigenti. Si comincia dalla Germania, per poi proseguire con Francia e Usa.

«La Germania è il nostro primo paese per esportazioni. Ma parlare di esportazioni è riduttivo: siamo un sistema unico, gran parte dei prodotti made in Germany parlano italiano. Occorre intensificare il dialogo e i rapporti di filiera», dice Baroni, che domani concluderà il convegno. Oltre alle presenze istituzionali saranno presenti i vertici di tre imprese tedesche rispettivamente nel set-



**GIOVANNI BARONI**  
Presidente  
Piccola  
Industria  
di Confindustria

tore dei macchinari, dell'automotive e del farmaceutico.

«C'è un grandissimo interesse da parte tedesca a rafforzare i rapporti con l'industria italiana», sottolinea Baroni. In questa fase così complessa, con squilibri geopolitici e grande incertezza futura, è importante per il mondo imprenditoriale dialogare e fare fronte comune, in particolare tra Germania e Italia, che sono il primo e il secondo paese manifatturiero europeo (l'evento, inoltre, avviene nell'ambito di Ferete, la due giorni di networking organizzata da Confindustria Emilia Area Centro). Si sta verificando un'accelerazione dei mutamenti lungo le filiere e le catene di approvvigionamento globali, è necessario capire come stanno cambiando le geografie di filiera e le politiche di acquisto e approvvigionamento delle grandi industrie manifatturiere. «L'obiettivo è capire quali opportunità si aprono per le pmi italiane e promuovere le best practice», continua Baroni. Un confronto industriale che comporta anche una riflessione sulle strategie politiche: «La Germania sta mettendo in atto poderose azioni di stimolo alle imprese, puntando sulla transizione. Dovremmo cercare di andare nella stessa direzione. E' importante l'azione di Confindustria negli incontri bilaterali e trilaterali con Germania e Francia, un impegno comune tra i tre primi paesi manifatturieri europei, per coordinare le politiche nazionali e nei confronti della Ue».

In base ad alcuni dati della Camera di commercio Italo-Germanica più della metà del valore totale dell'interscambio storicamente è rappresentato da settori manifatturieri. Siderurgia, chimico-farmaceutico, macchinari e pezzi di trasporto rappresentano il fulcro dei rapporti economici tra Italia e Germania. In base a un sondaggio per il 76% delle imprese i rapporti economici tra Italia e Germania sono un asset strategico per affrontare le sfide ecologiche, hi tech e digitali e il 56% ritiene che vada ampliato anche il dialogo politico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'intervento****ANTIRICICLAGGIO, RISCHI  
SULLE SEGNALAZIONI**di **Walter Marazzani**

Il 20 luglio 2021 la Commissione UE ha presentato un pacchetto di proposte in materia di antiriciclaggio e contrasto del finanziamento del terrorismo (Aml/Cft). Tra le norme di cui attualmente dispone l'UE, la più rilevante è la Quarta direttiva antiriciclaggio (Aml4), adottata nel 2015, che ha introdotto misure più stringenti per le istituzioni finanziarie e ha esteso l'ambito di applicazione alle monete virtuali e ai portafogli digitali. Il Consiglio Europeo ha concordato, già nel dicembre 2022, sulla spinta della Commissione, la sua posizione su un regolamento antiriciclaggio (Aml) e su una nuova direttiva (Aml6). Nonostante i progressi raggiunti con la Aml4, le sfide emergenti, come l'uso sempre più diffuso di criptovalute, richiedono un'adeguata risposta normativa a livello UE. Appare anche ormai indifferibile una centralizzazione sovranazionale della conservazione di dati.

**Punti chiave della riforma**

**1** Estensione degli obblighi. Anche gli intermediari finanziari terzi e le persone che commerciano metalli preziosi, pietre preziose e beni culturali saranno soggetti agli obblighi del Regolamento, così come gioiellieri, orologiai e orafi, che, peraltro, in Italia, in particolare per «Operatori professionali in oro» e «Compro Oro», hanno già stringenti obblighi. A parere di chi scrive la riforma dovrebbe estendere l'ambito di applicazione delle normative per includere settori non regolamentati, come il settore dell'arte, o meglio definendo gli obblighi per le piattaforme di scambio di criptovalute e i servizi di portafogli digitali.

**2** La titolarità effettiva. La titolarità effettiva si basa su due componenti, la proprietà e il controllo. Tali componenti devono essere analizzati per

valutare in che modo viene esercitato il controllo su una persona giuridica e per identificare tutte le persone fisiche che siano titolari effettivi della medesima. Verranno precisate anche le norme correlate applicabili alle strutture di proprietà e controllo a più livelli. Vi saranno specificazioni ulteriori su come identificare i titolari effettivi e verificarne l'identità nei diversi soggetti, anche non UE.

**3** Vigilanza sulle criptovalute. Tutti i prestatori di servizi per le cripto-attività saranno obbligati ad effettuare l'adeguata verifica della clientela. Il Consiglio UE ha proposto anche che i prestatori di servizi per le cripto-attività debbano applicare misure di adeguata verifica per operazioni di importo pari o superiore a 1.000 euro. Previste misure per mitigare i rischi in relazione alle operazioni con «wallet» auto-ospitati e per i rapporti di corrispondenza transfrontalieri per i prestatori di servizi per le cripto-attività.

**4** Collaborazione internazionale. Gli Stati membri dovrebbero garantire che qualsiasi persona fisica o giuridica, in grado di dimostrare un interesse legittimo, abbia accesso ai registri dei titolari effettivi, e tali soggetti dovrebbero comprendere i giornalisti e le organizzazioni della società civile collegate con la prevenzione e la lotta contro il riciclaggio e il finanziamento del terrorismo.

**5** Paesi terzi. I paesi terzi inseriti nelle liste del Gruppo di azione finanziaria internazionale, Gafi o Fatf, saranno inseriti anche in quelle dell'UE. Ci saranno due liste UE, una «black list» e una «grey list», corrispondenti alle liste Gafi. In questo modo si

garantirà che gli elenchi del Gafi possano essere trascritti tempestivamente, evitando duplicazioni e oneri aggiuntivi. Quando un paese terzo comparirà su una di queste liste, l'UE applicherà misure proporzionate ai rischi presentati dal paese.

**I nodi da sciogliere**

I controlli Aml possono condurre alla Segnalazione di operazione sospetta (in Italia all'Uif). Tuttavia, l'esperienza di questi anni ha consentito di accertare che, in particolare gli operatori finanziari, nel timore di subire le sanzioni legate alle omesse segnalazioni, procedono a segnalazioni massive, portando al fenomeno, come indicato dalla stessa Uif, dei «falsi positivi», così come all'incompletezza sostanziale delle segnalazioni, in numerosissimi casi caratterizzate da assenza o vaghezza del motivo del sospetto, insufficiente descrizione dell'operazione, oltre che all'inadeguata indicazione delle anomalie, sia sotto il profilo soggettivo sia sotto quello oggettivo. Si stima che solo il 20% delle Sos sia meritevole di approfondimenti.

Appare chiaro che un gran numero di Sos possa portare ad un sovraccarico di lavoro per le istituzioni finanziarie di controllo, rendendo difficile concentrare le risorse sulle attività che rappresentano un rischio maggiore di riciclaggio. Tuttavia, la questione riguarda il giusto equilibrio tra il mantenimento di una vigilanza adeguata e la prevenzione dell'overreporting, che è controproducente e può essere un ostacolo all'attività di verifica e repressione. Nel processo di riforma occorre cercare di ovviare alla problematica. Di seguito alcune proposte in tal senso.

**1** Miglioramento della qualità dell'analisi. Utilizzare tecnologie avanzate, come l'analisi dei dati e l'intelligenza artificiale, può aiutare a filtrare e identificare le segnalazioni più rilevanti e a rischio elevato, limitando le segnalazioni che richiedono ulteriori indagini.

**2** Orientamento alle priorità. Le Autorità regolatorie dovrebbero fornire linee guida più chiare agli operatori finanziari e agli

obbligati in generale, riguardo a quali tipi di attività o transazioni dovrebbero essere segnalati prioritariamente; consentendo la possibilità di «ruling» in caso di dubbi.

➊ Valutazione periodica. Periodicamente, le norme e i processi esistenti, anche sanzionatori, dovrebbero essere rivisti e adattati in base all'evoluzione delle minacce e alla loro efficacia.

➋ Formazione. Rendere più efficaci e pregnanti i processi formativi, concentrandosi sulla sostanza più che sulla forma.

➌ Barriere amministrative. Semplificare i processi di segnalazione e renderli più efficienti può incentivare i soggetti obbligati a collaborare con le autorità senza sentirsi sopraffatti da oneri ridondanti oltre che da processi soggetti a regimi sanzionatori eccessivi.

Trovare un equilibrio tra una vigilanza efficace e la prevenzione dell'eccesso di segnalazioni è una sfida complessa. La riforma dovrebbe definire linee guida chiare e strumenti adeguati al fine di gestire in modo efficiente le segnalazioni di operazioni sospette, senza però compromettere l'obiettivo prioritario di prevenzione e contrasto.

*Area Fisco Confindustria Federorafi*

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Confronto alla Giustizia sull'equo compenso

## Professioni

### La prossima settimana ricevute le associazioni imprenditoriali

A poco più di cento giorni dall'entrata in vigore - 20 maggio scorso, preceduta da un voto parlamentare a larghissima maggioranza - l'equo compenso torna sul tavolo della Giustizia. Martedì prossimo 12 settembre in via Arenula verranno ricevute le cinque organizzazioni imprenditoriali (Abi, Assonime, Confindustria, Confcooperative e Ania) che a luglio avevano sollevato una serie di perplessità applicative della legge 49/2023 in una lettera indirizzata al Governo (si veda Il Sole 24 Ore del 1° agosto). Nella lettera, destinatari oltre alla presidenza del Consiglio il sottosegretario Alfredo Mantovano, i capi di gabinetto della Giustizia e delle Imprese e del Made in Italy, le organizzazioni specificavano che non è in discussione la *ratio* della legge, ma le modalità con cui è stata declinata che «rischiano di dare luogo ad aumenti paradossali e indiscriminati di tutti i compensi professionali, generando un volume di costi insostenibile per le imprese». Le «criticità maggiori» riguardano la possibile estensione anche ai rapporti tra professionista e committente con compenso a libera negoziazione, oltre alla previsione di una presunzione legale che riconduce l'equità alla conformità ai decreti ministeriali (Dm 55/2014 e 140/2012) adottati in occasione delle liberalizzazioni delle tariffe professionali ma al solo fine di indicare un parametro di riferimento rimesso all'equa valutazione del giudice in sede di liquidazione dei compensi. Inoltre, nel caso di società quotate o di grandi dimensioni, secondo le associazioni,

«l'applicazione dei parametri porta a un aumento dell'incarico sindacale fino a importi che possono raggiungere milioni di euro, mentre nelle società di minori dimensioni può determinare importi inferiori a quelli riconosciuti prima dell'entrata in vigore della legge 49, e nel caso di piccole imprese, la norma può portare a costi eccessivi e non preventivati».

Nelle more del confronto, la prima risposta arriva dal rapporto che Confprofessioni ha consegnato ieri alla commissione Industria del Senato durante l'audizione sulla Ddl Concorrenza. «Da respingere - si legge nel rapporto del presidente Gaetano Stella - le paventate ipotesi di illegittimità e irragionevolezza della legge alla normativa concorrenziale, nonché di reintroduzione surrettizia del sistema di tariffe minime inderogabili, avanzate dal mondo d'impresa». Secondo Stella «la *ratio* è rafforzare la tutela del professionista, parte debole del rapporto contrattuale, verso clausole vessatorie e comportamenti abusivi da parte chi detiene un forte potere contrattuale quali banche, assicurazioni e grandi imprese. Finalmente si è tamponata una falla nell'ordinamento e nella disciplina dei servizi professionali, oggetto negli ultimi decenni di radicali liberalizzazioni», dalla «abolizione delle tariffe» al «principio della libera pattuizione del compenso professionale», nonché la «penetrazione di soggetti organizzati nei settori delle farmacie, dell'odontoiatria, della veterinaria e della medicina». «Auspicio che al confronto del 12 settembre vengano invitate tutte le rappresentanze delle professioni» ha chiosato il coordinatore della Consulta dei parlamentari commercialisti, Andrea de Bertoldi (FdI).

—A.Gal.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





# Superbonus, nel 2023 cessioni per altri 20 miliardi di crediti

## Agevolazioni

Sotto la lente dei controlli preventivi finiscono anche 14,5 miliardi di crediti

Registrati a fine agosto quasi 20,7 miliardi di prime cessioni e sconti in fattura tra superbonus e altri bonus casa. Con questa progressione entro la fine del 2023 sarà superata la soglia dei 30 miliardi. Per questo il governo accelera sulla stretta alle agevolazioni edilizie, mentre 14,5 miliardi di crediti fiscali finiscono sotto la lente dei controlli preventivi.

**Latour e Parente** — a pag. 3



# Superbonus, nel 2023 altri 20 miliardi di cessioni

**Casa.** Non si ferma la corsa dei trasferimenti di bonus fiscali: il Governo pensa a una stretta Freni: «Chance da limitare a chi ha redditi bassi»

**Giuseppe Latour  
Giovanni Parente**

Una stretta ulteriore sulla cessione dei crediti e lo sconto in fattura, dopo quella che a febbraio scorso aveva, pur con molte eccezioni, provato a fermare all'improvviso la giostra della monetizzazione di bonus. È questo l'intervento del quale si discute con più frequenza in questi giorni sui tavoli di Governo nei quali si stanno preparando la Nota di aggiornamento al Def di fine mese e la prossima manovra, da presentare per metà ottobre.

A guardare gli ultimi numeri, ancora riservati, dell'agenzia delle Entrate, non è un caso che proprio questa mossa stia prendendo forma. Le misure varate tra l'autunno e l'inverno scorsi (il decreto Aiuti quater di novembre, la legge di Bilancio 2023 di dicembre e il decreto Cessioni di febbraio), di fatto, non stanno avendo l'effetto sperato: a fine agosto sono state registrate nel corso dell'anno quasi 20,7 miliardi di prime cessioni e sconti in fattura tra superbonus e altri bonus casa. Con questa progressione a fine anno sarà superata la soglia dei 30 miliardi.

Se l'obiettivo era quello di azzerare le cessioni, anche per sterilizzare gli effetti contabili del trasferimento di crediti fiscali, la realtà sta presentando un conto molto diverso. Le sole cessioni da superbonus hanno tota-

lizzato 19,3 miliardi nel 2023, mentre gli altri bonus circa 1,4 miliardi. Il totale dei crediti messi in circolazione dal 2020 è di poco inferiore ai 147 miliardi. Da qui l'idea, che si sta consolidando in questi giorni, di mettere, come prima mossa, un freno più deciso alle cessioni di crediti.

Una traccia della direzione che l'esecutivo vuole percorrere viene fornita dal sottosegretario all'Economia, Federico Freni: «Una tutela per i redditi più bassi vuol dire circoscrivere ulteriormente l'applicazione non tanto del superbonus quanto della cessione». Il superbonus, per Freni, «deve tutelare chi i lavori non se li potrebbe permettere, non chi se li può permettere e magari così non li paga». Il richiamo è al quoziente familiare, già introdotto per le villette nel 2023: quest'anno, infatti, per accedere alla maxi agevolazione al 90% è necessario rientrare nel tetto di reddito massimo di 15 mila euro, calcolato in base al numero dei componenti del nucleo.

Questo schema, che ha ridotto moltissimo l'utilizzo del 90%, potrebbe essere applicato con poche modifiche ad altre situazioni, pur vagliandone la costituzionalità. Ad esempio, la proposta di legge già presentata alla Camera dalla Lega (primo firmatario: Alberto Gusmeroli) per riformare i bonus casa prevede che la cessione dei crediti e lo sconto in fattura siano accessibili soltanto per le abitazioni

principali, per le famiglie sotto i 15 mila euro di reddito e per i lavori che garantiscano un alto livello di efficientamento energetico (da classe G a classe E entro il 2035). È una traccia di lavoro che potrebbe già essere avanzata nell'incontro tra i capigruppo della maggioranza di Camera e Senato, calendarizzato per oggi.

In questa strategia potrebbe rientrare anche una forte limitazione alle molte eccezioni previste, in fase di conversione del Dl n. 11/2023, allo stop alle cessioni. Sono diversi i casi nei quali lo strumento del trasferimento di bonus è rimasto in vita: ad esempio, per il bonus barriere architettoniche (applicabile a un ampio ventaglio di lavori) e per gli interventi con un titolo edilizio presentato entro il 16 febbraio. La grande massa di Cilas comunicate tra la fine del 2022 e l'inizio del 2023, senza avviare i lavori, ha prodotto un ampio serbatoio di interventi che consentono ancora di cedere. Su tutto questo il Governo potrebbe decidere di stringere le maglie.

Per riequilibrare la forte riduzione del perimetro delle cessioni, l'idea è quella di rimettere le detrazioni al centro del sistema dei bonus. Per farlo bisogna evitare che, in alcune situazioni, gli sconti fiscali siano strutturalmente troppo pesanti per un reddito medio. La risposta potrebbe passare dalla riproposizione della misura che consente di spalmare i crediti 2022 in dieci annualità. Questo



allungamento potrebbe andare anche oltre, fino alle quindici rate.

Aumentano, infine, le chance della proroga della maxi agevolazione per i cantieri condominiali di super-

bonus attualmente aperti (quasi 12 miliardi, si veda «Il Sole 24 Ore» di ieri). Secondo quanto circola in ambienti della maggioranza, il termine di fine dicembre per completare i la-

vori al 90 o al 110% potrebbe arrivare al 31 marzo 2024, ma vincolandolo a un Sal che potrebbe oscillare intorno al 60 o 70 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Tra le ipotesi anche l'estensione del quoziente familiare ma c'è il timore di incostituzionalità**



**I crediti messi in circolazione.** Dal 2020 ad agosto 2023 il totale di prime cessioni e sconti in fattura per i bonus edilizi ha raggiunto quasi 147 miliardi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



**BRENT OLTRE I 90 DOLLARI**

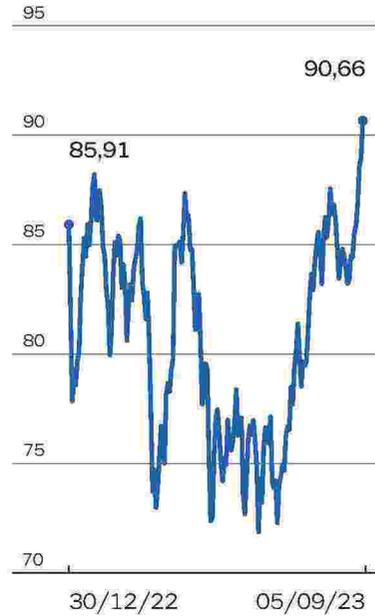
AFP



**Crescita continua.** Il prezzo del greggio è sistematicamente cresciuto.

**Il Brent**

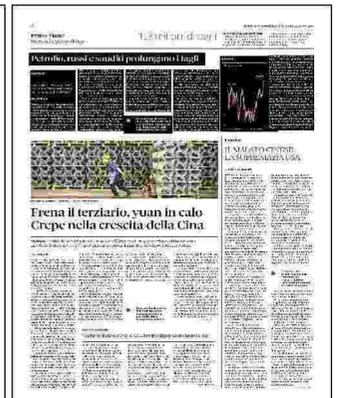
Dollari per barile



**Annunci coordinati ma separati, sintomo forse di qualche tensione tra i due big: Mosca oggi insidia Riad sui mercati asiatici**

# Riad e Mosca prolungano i tagli, petrolio più caro

Sissi Bellomo — a pag. 6



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



# Petrolio, russi e sauditi prolungano i tagli

## Energia

**Riduzioni volontarie fino a fine anno: Brent sopra 90 \$ per la prima volta nel 2023**

**Sissi Bellomo**

Vicine, ma forse non più come un tempo. Arabia Saudita e Russia ancora una volta hanno unito le forze per dare una scossa al mercato del petrolio, annunciando un'ulteriore proroga – più lunga del previsto – dei tagli di produzione “volontari” e provocando un immediato balzo del Brent sopra quota 90 dollari al barile, il primo dallo scorso novembre. La stretta, da 1,3 milioni di barili complessivi al giorno, è in vigore da luglio e a questo punto continuerà fino alla fine dell'anno, sommandosi alle riduzioni decise nell'ambito dell'Opec+ (3,7 mbg sulla carta, fino a tutto il 2024). Il mercato non si aspettava che una stretta così intensa

- pari a circa il 5% dell'offerta globale
- fosse prolungata così tanto. E ha reagito di conseguenza.

Più ancora del messaggio, senza dubbio efficace, a colpire è però forse soprattutto la forma: una comunicazione che – per quanto coordinata –

non è stata affidata ad una nota congiunta dei due Paesi. Né tanto meno è arrivata attraverso l'Opec+, coalizione che si regge in gran parte sull'intesa tra Mosca e Riad, due colossi del petrolio superati solo dagli Usa, ma che sempre più spesso viene ormai bypassata nei processi decisionali.

Da parte saudita a trasmettere l'annuncio è stata l'agenzia di stampa governativa, la Spa, che ha riportato dichiarazioni di imprecise «fonti ufficiali del ministero dell'Energia». Per i russi a parlare è stato invece il vicepremier Aleksandr Novak, ripreso dall'agenzia Tass, che ha precisato meglio intenzioni già in parte anticipate la settimana scorsa.

Sono due voci concordi, nei contenuti e persino nella scelta dei vocaboli: il taglio (1 milione di barili al giorno per i sauditi e 300mila bg per i russi) in entrambi i casi viene giustificato con la necessità di «rafforzare gli sforzi precauzionali dei Paesi Opec+», al fine di «mantenere la stabilità e l'equilibrio del mercato petrolifero». Ma sono anche voci separate, veicolate non a caso da canali distinti: sintomo forse di una presa di distanza tra i due alleati, provocata non tanto (o non solo) dalla lunga guerra in Ucraina, che ha portato a un crescente isolamento internazionale della Russia, quanto piuttosto probabilmente da dissapori di natura “commerciale”.

Sanzioni ed embargo del G7 hanno spinto Mosca a lanciarsi alla conquista di nuovi mercati, India e Cina in primis, offrendo petrolio a prezzi scontati: un'azione di dumping che ha danneggiato soprattutto i sauditi e in generale i produttori mediorientali, che hanno perso quote di mercato. Finora Riad ha fatto buon viso a cattivo gioco, ma si ritrova in una posizione – anche geopolitica – sempre più scomoda: non vuole mettersi contro la Russia e ci tiene a intrecciare relazioni sempre più strette con la Cina, ma al tempo stesso rimane attenta a non tagliare i ponti con gli Usa, con cui i rapporti si sono deteriorati, ma non al punto da distruggere un'alleanza che è ancora utile a entrambi.

Sul fronte petrolifero i sauditi si ritrovano “costretti” a tagliare aggressivamente la produzione anche per far posto alle forniture russe, crollate molto meno di quanto ci aspettasse: oggi Riad estrae 9 milioni di barili al giorno, il minimo da due anni. E appare disposta a prolungare il sacrificio, pur di evitare un eccesso di offerta sul mercato globale che – in tempi di strette monetarie e rallentamento dell'economia – potrebbe affondare le quotazioni del barile. È questo lo scenario che al momento spaventa più di ogni altro i sauditi. Ma non è detto che l'approccio prima o poi non cambi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA STRAGE SUI BINARI****Brandizzo, video shock:  
trascurate le regole**

Un filmato diffuso ieri dimostra che la squadra di operai sui binari vicini alla stazione di Brandizzo era al lavoro anche se dovevano passare dei convogli. — a pagina 9

# Incidente ferroviario, spunta un video shock: trascurate le regole

**Il caso Brandizzo.** Il filmato dimostra che la squadra era al lavoro anche se dovevano passare dei convogli. Rfi: disciplina sugli appalti rispettata

«Ragazzi se vi dico treno andate da quella parte eh?». È quanto si sente nel video girato nella tarda serata del 30 agosto, pochi minuti prima dell'incidente ferroviario a Brandizzo, nel Torinese, costato la vita a cinque operai. Il filmato, realizzato con un telefonino, è stato diffuso ieri in esclusiva dal Tg1 nell'edizione delle 13,30, che ha individuato l'autore in una delle cinque vittime. In quel momento, gli operai erano al lavoro su un tratto di ferrovia: successivamente sono stati travolti da un convoglio in transito. Nel video si vedono alcuni operai intenti a rimuovere il pietrisco sotto i binari.

Il video è stato recuperato da un profilo social di Kevin Laganà, la più giovane delle cinque vittime della tragedia di Brandizzo e ieri mattina è stato consegnato alla procura di Ivrea dall'avvocato della famiglia, Enrico Calabrese. La voce che esorta ad andare «da quella parte» non è di uno degli operai al lavoro. La squadra era accompagnata da un capo cantiere (Andrea Girardin Gibin) della loro azienda, la Sigifer e da un tecnico di Rfi (Antonio Massa), ora entrambi indagati. Da quel che si ricava dalla visione del filmato, gli operai erano stati informati che su quella linea era previsto il passaggio di convogli. Si

sente qualcuno affermare: «Noi possiamo vedere il segnale, voi prendete le misure, io guardo il segnale e appena dico via...», poi un fischio e quindi «uscite da quella parte perché i treni passano qua, dovrebbero passare gli ultimi treni». Kevin chiede: «Questo

è già interrotto?» (riferendosi evidentemente al binario) e la voce gli risponde «questo è interrotto». «Quindi possiamo metterci sopra lo spezzone e bonificarcelo?», domanda ancora Kevin. La replica è «no, passa l'autoscala, una volta che passa l'autoscala va bene». A quel punto, l'esortazione: «Ragazzi se vi dico treno andate da quella parte, eh?».

Il giovane operaio accoglie queste parole sorridendo e, quando un'altra persona dice: «Se arriva il treno da che parte passate?», risponde «di qua», indicando la staccionata dietro di lui. Gli operai lavorano in un clima sereno, scambiandosi battute di spirito. Kevin chiude il video con queste parole: «Ciao ragazzi ci vediamo alla prossima, metterò un tik tok fra un paio di giorni». Questo video potrebbe anche configurare il reato di dolo eventuale. Ora sarà compito della procura provare tutto ciò. Anche alla luce della testimonianza chiave di Enza Repaci, dirigente di movimento di Rfi, che avrebbe per tre volte avvisato Massa dell'impossibilità di operare sulla linea ferroviaria «prima di mezzanotte».

«Molto dispiaciuti» per la diffusione del video, che comunque «è assai utile per la ricostruzione della vicenda». Questa è la presa di posizione de-

**I FATTI****L'incidente**

Nella notte tra il 30 e il 31 agosto scorso l'incidente alla stazione di Brandizzo, alle porte di Torino, quando un treno ha travolto e ucciso cinque operai. Anche ieri i magistrati e la polizia ferroviaria hanno proseguito gli accertamenti. Ora dovranno stabilire quali saranno i prossimi passi da compiere. È ripresa infatti presso la procura di Ivrea l'acquisizione delle testimonianze nell'inchiesta sull'incidente ferroviario

LAPRESSE

**La tragedia.**

Nella notte tra il 30 e il 31 agosto l'incidente ferroviario alla stazione di Brandizzo quando un treno ha travolto e ucciso cinque operai

gli avvocati delle famiglie di due delle vittime dell'incidente ferroviario di Brandizzo, rispetto alla pubblicazione del filmato. «Dalle immagini - aggiungono - sembrerebbe emergere un modus operandi non occasionale, con direttive impartite ai lavoratori assai pericolose». Per questo motivo il video è stato consegnato alla procura di Ivrea.

Il filmato è stato scovato da un parente di Kevin sul profilo Instagram del ragazzo, di cui possiede le password di accesso. Il telefonino è andato probabilmente distrutto nell'impatto, ma i codici di accesso consentono di entrare nel profilo come se a farlo fosse il legittimo titolare. Tecnicamente, il video è stato estratto dalla memoria Instagram da Andrea Rubini, presidente della GesiGroup, società che si occupa di sinistri e risarcimenti danni, a cui la famiglia Laganà si è affidata. È stato consegnato alla procuratrice Gabriella Viglione dai legali delle vittime.

Intanto il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini è pronto a riferire in Aula sulla tragedia ferroviaria di Brandizzo. Lo comunica il Mit. Rfi (Rete ferroviaria italiana, società del gruppo Fs), da parte sua, ribatte: «Il sistema di regole di cui ci siamo dotati, riconosciuto dall'Autorità competente, è un sistema di regole che non ammette deroghe, questo è il valore fondamentale nel sistema di gestione della sicurezza ferroviaria». L'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, lo scandisce in modo netto e chiaro davanti alle Commissioni riunite Trasporti e Lavoro della Camera, difendendo la società.

—M.Mor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANSA

**«Se dico "treno", spostatevi».**

A sinistra, un frame tratto da un video girato la sera del 30 agosto, pochi minuti prima dell'incidente a Brandizzo. Gli operai erano al lavoro su un tratto di ferrovia e sono stati travolti da un convoglio di passaggio. Nel video si vedono alcuni operai al lavoro intenti a rimuovere il pietrisco sotto i binari. «Ragazzi se vi dico 'treno' andate da quella parte eh?», si sente nel breve video

**INCIDENTI SUL LAVORO**

Ieri altri tre morti sul lavoro. Hanno perso la vita un operaio campano di 54 anni che stava lavorando con una squadra di colleghi a Corchiano, ad

Ancona e un uomo di 53 anni, Andrea Monti, titolare di una ditta di impiantistica per depuratori, ha perso la vita dopo essere salito sul tetto della sua azienda. Agli Speda-

li Riuniti di Brescia, dopo una settimana di agonia, è spirato l'operaio 50enne Gianfranco rimasto intrappolato a nove metri di profondità in un pozzo.



**PANORAMA**

**SICUREZZA**

# Blitz interforze a Caivano, pronta la stretta del Governo

Ieri 400 agenti di carabinieri, polizia e Guardia di finanza, hanno passato al setaccio Caivano, la cittadina a nord di Napoli teatro dello stupro di due cugine di 10 e 12 anni. Tre persone denunciate per contrabbando, trovati proiettili e ordigni di vario genere. Intanto il Governo sta mettendo a punto una stretta con aumento delle sanzioni per i genitori che non mandano i figli a scuola e riduzione della fascia minima di sospensione della pena per i minori. — a pagina 10

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



# Blitz interforze a Caivano Pronta la stretta del governo

**Verso il Cdm.** In arrivo l'aumento delle sanzioni per i genitori che non mandano i figli a scuola e la riduzione della fascia minima di sospensione della pena per i minori

Ivan Cimmarusti

ROMA

Il dossier Caivano arriva al preconsiglio dei ministri di oggi, dopo che ieri 400 agenti di carabinieri, polizia e Guardia di finanza, hanno passato al setaccio la cittadina a Nord di Napoli, teatro dell'atroce stupro di gruppo ai danni di due cuginette di 10 e 12 anni. «È iniziata la bonifica», ha chiosato la premier Giorgia Meloni che ha innescato il lavoro ministeriale su un pacchetto di norme dedicato alle periferie. Nel mirino c'è il disagio giovanile, la povertà educativa e la criminalità minorile: si cerca un argine al degrado sociale sempre più diffuso in diverse aree del Paese e che spesso si accompagna a reati, anche efferati, che ogni anno coinvolgono, mediamente, circa 30mila minori, sia non imputabili (fino a 14 anni) sia imputabili (fino a 17 anni).

Sotto la supervisione del sottosegretario Alfredo Mantovano, si sta predisponendo una bozza che metta insieme anche e soprattutto investimenti per affrontare le vulnerabilità sociali registrate al Parco Verde di Caivano, 37mila abitanti, un'area segnata da guerre di camorra, storie di droga e violenze. Sul tavolo ci sono 30 milioni di euro sotto la voce «interventi in favore del Comune di Caivano». L'obiettivo - inserito nella bozza del dl su «disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione e per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese» (si veda anche l'articolo a pagina 16) - è di mettere a punto un piano straordinario di interventi infrastrutturali o di riqualificazione dell'area urbana.

Le misure allo studio vanno anche oltre. Sul piano giuridico si valuta di aumentare le sanzioni per i genitori che non mandano i figli a scuola, non completando il ciclo di studi obbligatori. Fermo restando la priorità di recuperare i minori che commettono reati, si intende abbassare la fascia minima per la sospensione della pena



ANSA

in caso di condanna, oggi fissata a nove anni per i minorenni. Si stanno prevedendo anche restrizioni alle aree urbane per i giovani violenti (una specie di Daspo) e limitazioni per l'accesso sul web a contenuti pornografici. C'è, poi, il rimpatrio per i minori migranti irregolari che commettono reati e violenze. Tra le ipotesi - su cui però manca convergenza politica - c'è anche la riduzione dell'età di imputabilità (14 anni) e la revoca della patria potestà per i genitori colpiti da condanne per reati particolarmente efferati.

Parallelamente il Viminale sta predisponendo un piano operativo «Periferie» che riguarderà tutto il Paese. Ai prefetti è stata chiesta una ricognizione delle aree più a rischio distribuite da Nord a Sud, allo scopo di pianificare una serie di controlli e verifiche, come quella svolta ieri a Caivano. Un'operazione, ha assicurato Meloni, che «getterà le basi per la ricostruzione sociale e la rinascita del territorio» affinché in Italia, «non ci siano più zone franche».

All'alba le forze dell'ordine hanno passato al setaccio il dedalo di strade del Parco Verde, laddove, per anni, la

## L'operazione.

Vasta operazione, dalle prime luci dell'alba di ieri, di carabinieri, polizia e Guardia di finanza nel quartiere "Parco Verde" di Caivano

legalità è stata una chimera. Basti considerare che nel 2022 i carabinieri hanno scoperto un bunker per nascondere ricercati, ma anche usato come magazzino per la droga. La scorsa notte, invece, un 43enne con precedenti è stato gambizzato per strada. Il bilancio finale della maxi-operazione è di tre persone denunciate per contrabbando di cinque chili di sigarette. Trovati circa 44mila euro in contanti, confezionati in buste e ritenuti frutto di attività illecite; due ordigni esplosivi, tra cui uno improvvisato (Ied); 170 proiettili di vario calibro, anche da guerra, precisamente per Kalashnikov; una mazza da baseball, un coltello a serramanico e un arco. Riguardo alla droga, sono stati sequestrati cinque bilancini, 408 grammi di hashish, 375 di marijuana e 28 di cocaina. Perquisito un appartamento disabitato che i pusher avevano trasformato in una piazza di spaccio. Nel cuore del Parco Verde è stato anche trovato, e smantellato, un altare della camorra. Già rimosso tre anni fa, era stato ricostruito. L'edicola votiva era il simbolo del potere del clan e dell'assenza dello Stato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Nautica

Salone di Genova al via:  
la spinta del fronte mare —p.18

# Salone nautico di Genova al via con la spinta del progetto fronte mare

## Attività marittima

Dal 21 al 26 settembre  
la principale kermesse  
di un comparto leader

Sono oltre mille i marchi  
in vetrina (+4,5%), 143 i posti  
barca in più con i lavori

### Raoul de Forcade

Un totale di imbarcazioni esposte, da 2 a 40 metri di lunghezza, che supera ampiamente le mille unità, 1.043 brand in mostra (+4,5% rispetto al 2022), 184 tra novità e premiere (+9,5% sul 2022) e, soprattutto, 143 posti barca in più in acqua, grazie all'apertura dei nuovi canali legati al riassetto del waterfront di Levante.

Sono i numeri, resi noti ieri dal presidente di Confindustria nautica, Saverio Cecchi, del 63° Salone nautico internazionale di Genova che si terrà tra il 21 e il 26 settembre e si gioverà anche delle prime novità infrastrutturali realizzate con il grande

progetto di ristrutturazione dell'area ex Fiera, ideato da Renzo Piano, i cui lavori saranno completati entro il 2025. Già da quest'anno, però, le opere finora compiute permettono al salone di presentarsi con una nuova veste. Il padiglione Blu (quello disegnato da Jean Nouvel), infatti, è definitivamente diventato un'isola. Sono stati, inoltre, attivati sia il ponte Sud, cioè quello che unisce l'ex palasport con la banchina del padiglione, sia il ponte Nord che si imbecca alle spalle del padiglione Blu e si collega, scavalcando il nuovo canale, nello spazio tra il padiglione stesso e nuove residenze, a oggi in costruzione; a disposizione della kermesse ci saranno, quindi, le banchine a fianco: quella Nord, del padiglione Blu, con 100 posti barca nonché quella tra il padiglione S (ex palasport) e i nuovi edifici residenziali in fieri.

Il nuovo layout del Salone (in attesa di quello definitivo nel 2024) permette, dunque, di avere molti spazi aggiuntivi: nel 2022 la manifestazione poteva contare su circa 200 mila metri quadrati, tra terra e acqua; nel 2023 si avrà circa il 15% in più e l'obiettivo, per il 2024, è una superficie di 24 mila metri quadrati, cioè il 20% più di oggi. Questo ampliamento, tra l'altro, supporta, ha ricordato Alessan-

dro Campagna, direttore commerciale della kermesse, la vocazione «multispecialista» del boat show di Genova. «La forza, la caratteristica e l'unicità del Salone» si declinano, ha detto Campagna, nel «saper rappresentare e soddisfare le aspettative di ogni amante del mare. Perché l'ampiezza di prodotto esposta per singola categoria lo fa diventare cinque saloni in uno: a Genova si trovano yacht e superyacht, vela, fuoribordo, accessoriistica e servizi nautici».

Il Salone, ha concluso Cecchi, è «un evento che da sempre rappresenta l'industria della nautica, che continua a crescere: le previsioni parlano di un superamento di 7 miliardi di fatturato del comparto e di un export che genera numeri da record (i dati ufficiali saranno forniti il 21 settembre con la nuova edizione della *Nautica in cifre*, realizzata da Confindustria nautica con Fondazione Edison, ndr). Siamo tutti ovviamente interessati a questi dati ma ricordiamoci che rappresentano solo il fotogramma di un film che racconta una storia italiana di successo. Il Nautico è stato il primo salone, poi seguito dagli altri. Ha fatto da volano alla crescita internazionale dei cantieri italiani che operavano dagli anni '50 e li ha accompagnati ai vertici della produzione mondiale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IL MODELLO VINCENTE

### Design e made in Italy

Il Salone di Genova, per Confindustria nautica, sottolinea Marina Stella, direttore generale dell'associazione, «rappresenta anche un forte strumento di politica industriale, luogo di confronto sui temi strategici e di proiezione verso uno sviluppo futuro sostenibile. Il Salone, quindi, sarà contenitore di formazione, con il programma dei convegni Forum23 che quest'anno ha il patrocinio della Commissione Ue, e veicolo per affermare il made in Italy con il progetto Italian StartUp, realizzato in collaborazione con Ice Agenzia; grazie al cui

supporto viene anche rafforzato il programma di *incoming* che porterà a Genova i più importanti operatori del settore e della stampa estera specializzata, provenienti da ben 35 differenti Paesi di cinque continenti. Il Salone darà poi visibilità a quanto di meglio e innovativo la nautica internazionale propone, con la quarta edizione dei *Design innovation awards* la cui giuria internazionale, quest'anno presieduta da Maria Porro, presidente del Salone del mobile di Milano, esaminerà oltre 90 candidature per premiarne innovazione, funzionalità e sostenibilità».



**Cecchi: «L'industria della nautica continua a crescere, pronti a superare i 7 miliardi di fatturato»**



**Novità in banchina.** Il 63° Salone di Genova vedrà il padiglione Blu diventare un'isola grazie al riassetto dell'area avviato con il supporto della creatività di Renzo Piano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





# La dirigente «Ci sono morti Non voglio pubblicità»

## Il ritratto

«Ho fatto il mio lavoro, nulla di più. E vorrei che tutti smettessero di parlare di me». Si sfoga Vincenza Repaci, la 25enne dirigente di movimento Rfi che la sera del 30 agosto per ben tre volte disse ad Antonio Massa, referente di Ferrovie in cantiere, di non autorizzare gli operai a scendere lungo i binari: «C'è ancora un treno che deve passare». Le sue parole sono cadute nel vuoto. Due giorni fa Vincenza, detta Enza, è stata sentita per sei ore dai pm di Ivrea. Poi è tornata a casa con la madre Maria, spiegando di non «volar parlare di questa storia». Nel paese della Valle di Susa in cui abita, Bussoleno, in molti la conoscono: la sorella Angela gestiva un bar che si affaccia sui binari della stazione del paese. Enza avrebbe voluto tanto non essere coinvolta in questa vicenda, non essere lì quella notte. «Non mi interessa farmi pubblicità, ci sono cinque morti», confida agli amici più stretti.

Appassionata del suo lavoro, scrupolosa e precisa — così la descrivono i colleghi —, la giovane era in servizio come dirigente di movimento da un paio d'anni, dopo aver svolto un corso ad Alessandria. In Ferrovie è entrata giovanissima, seguendo una tradizione di famiglia. All'indomani del disastro ferroviario ha preso qualche giorno di ferie. «Vorrei tornare presto al mio lavoro. E alla mia vita: uscire di casa senza sentirmi gli occhi addosso», rivela. Di quei dieci minuti trascorsi tra la prima e l'ultima comunicazione con Massa non vuole discutere neanche con la famiglia. Quello che aveva da dire lo ha riferito ai pm Giulia Nicodemi e Valentina Bossi, confermando quanto emerge dalle telefonate registrate nel server di Rfi. Ce ne sono un paio in cui la donna è chiara con Massa (la «scorta ditta» di Rfi alla squadra di operai, indagato insieme al caposquadra della Sigifer): «Deve passare un treno in ritardo»; «Non potete farlo (i lavori, ndr) prima di mezzanotte»; e «Aspetta che chiedo».

Non solo, Enza avrebbe spiegato al collega che c'erano due fasce orarie per lavorare: dopo la mezzanotte e dopo l'una e mezza, quando era previsto il passaggio di un secondo convoglio. L'incidente si è verificato mentre era in corso la terza telefonata: lei stava ripetendo che bisognava aspettare. «Ho sentito un colpo, come una bomba. Poi è caduta la linea», ha detto ai pm. Poco dopo è stata lei a richiamare Massa. Sotto choc, lui le ha risposto: «Sono tutti morti».

«Mia figlia ha fatto il suo lavoro. Noi non c'eravamo quando è avvenuto l'incidente. Ero preoccupata per la sua reazione, continuavo a chiedere a sua sorella come stesse, mi rispondeva che era tranquilla», racconta la mamma. Maria le fa da scudo: «Sono orgogliosa per come ha reagito e per come sta affrontando la tragedia: è piccola, ma tosta». E aggiunge: «Non le piace stare al centro dell'attenzione. Ancora di più in un frangente come questo, emotivamente forte: sta soffrendo anche lei».

**Simona Lorenzetti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## 7 Metri

Il tratto di linea ferrata, sulla Milano-Torino, che dovevano sostituire i cinque dipendenti della ditta Sigifer. Gli operai iniziano i lavori alle 23.40. Alle 23.47 vengono travolti dal treno senza passeggeri a bordo

## 20 Minuti

Il ritardo accumulato dal treno regionale in trasferimento che mercoledì scorso ha travolto i cinque operai della ditta Sigifer. Ai pm l'agente di scorta Antonio Massa ha detto: «Pensavo che il treno fosse già passato»



**Il volto** Enza Repaci, 25 anni, vive in Val di Susa

## Lo sfogo con la madre

«Ho fatto il mio lavoro, nulla di più. E ora vorrei poter tornare a uscire di casa senza sentirmi gli occhi addosso», ha detto la 25enne

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





## L'inchiesta

# La Procura: perizia su quelle immagini Rfi, l'ad alla Camera «Nessuna deroga alle procedure»

Alle immagini e alle voci contenute nella clip girata sui binari da Kevin Laganà, la Procura di Ivrea vuole anche dare un orario certo: per questo, sul file, verrà fatta una consulenza tecnica, che possa stabilire quanto prima sia stato registrato rispetto al momento dell'incidente ferroviario di Brandizzo. Di quelle immagini — e della presunta voce di Antonio Massa, l'uomo Rfi insieme alla squadra di operai — stamattina verrà chiesto pure ad Antonino Laganà, fratello di Kevin. L'uomo sarà ascoltato come persona informata sui fatti dai pubblici ministeri Giulia Nicodemi e Valentina Bossi, che coordinano le indagini della Polfer. Antonino non è solo il fratello, ma anche collega di Kevin, lavorando da anni alla Sigifer, la ditta che la notte tra il 30 e il



**Manager**  
Gianpiero  
Strisciuglio

31 agosto era impegnata nei lavori di manutenzione sui binari. Il video, acquisito agli atti lunedì, è un elemento fondamentale per l'ipotesi investigativa. Ovvero, il sospetto esplicitato ieri dagli avvocati Enrico Calabrese e Marco Bona, che tutelano i famigliari di

Laganà e di Saverio Giuseppe Lombardo: «Dalle immagini, sembrerebbe emergere un modus operandi non occasionale con direttive impartite ai lavoratori assai pericolose per la sicurezza degli stessi».

Che sia un diffuso modus operandi lo ha invece negato con fermezza l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, in audizione in commissione Trasporti alla Camera: «Il sistema di regole di Rfi è un sistema che non ammette deroghe, questo è il valore fondamentale nel sistema di gestione della sicurezza ferroviaria». Insomma non esiste una «consuetudine derogatoria» nei lavori effettuati dalle ditte appaltatrici o subappaltatrici effettuati sulla rete ferroviaria. Una cosa è chiara, ha aggiunto il manager: «L'avvio delle lavorazioni è tassativamente subordinato all'ottenimento dell'autorizzazione scritta all'interruzione della circolazione dei treni». E quello di Brandizzo — ha

spiegato ancora Strisciuglio — «era un subappalto autorizzato da Rfi previa verifica positiva dei requisiti generali e tecnico-organizzativi: l'impresa era iscritta nel nostro sistema di qualificazione e quindi il sistema di regole è esteso sia all'appaltatore che al subappaltatore». L'ad di Rfi ha comunicato che «anche Rete ferroviaria italiana ha istituito una commissione di indagine, presieduta da autorevoli esponenti del mondo accademico, i cui esiti saranno messi prontamente a disposizione delle autorità competenti». Ieri, intanto, gli agenti della Polfer hanno avuto ulteriori contatti con alcuni famigliari delle vittime, per la complicata attività di identificazione dei resti dei corpi.

**Massimiliano Nerozzi**  
**Valentina Santarpia**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





# Il pressing dei partiti: vogliono 40 miliardi, sul tavolo ce ne sono 8,5

Gli aiuti sui carburanti e il rischio di 60 miliardi di deficit per il bonus 110%

di **Mario Sensini**

**ROMA** L'unica cosa certa, al momento, è che le richieste dei partiti per la prossima manovra di bilancio arrivano a sfiorare i 40 miliardi di euro. E che è troppo. Anche se, alla vigilia del vertice di maggioranza sulla manovra e a venti giorni dall'aggiornamento dei conti che farà da base alla prossima manovra, il ministro dell'Economia non ha ancora un quadro, neanche approssimativo, delle risorse disponibili. A causargli i mal di pancia, in vista della legge di Bilancio, non c'è solo il Superbonus, che pesa come un macigno, ma anche le sorti del Pnrr. Due variabili ancora indefinite che rischiano di avere un impatto enorme sul quadro dei conti di quest'anno, del prossimo e di quelli futuri.

La spesa per il Superbonus, se Eurostat confermerà l'indicazione di calcolarla tutta nelle spese dell'anno in cui matura il diritto, e non più spalmata su quattro o dieci anni,

rischia di far schizzare il deficit di quest'anno, programmato al 4,5%. Giorgetti ha chiesto a Eurostat di decidere presto, e si aspetta un parere entro un paio di settimane. Se la decisione verrà confermata, sull'indebitamento di quest'anno potrebbero scaricarsi fino a 60 miliardi di euro, e il deficit potrebbe salire ben oltre il 6%. Poi bisognerà mettere in conto anche un parallelo aumento del debito pubblico dei prossimi anni, quando i crediti Superbonus verranno portati all'incasso.

Anche le sorti del Pnrr, che il governo ha chiesto alla Commissione di modificare, avranno un peso. La decisione di Bruxelles sulla riprogrammazione degli obiettivi, e della spesa per finanziarli, non c'è ancora. Quindi è difficile tenerne conto nella Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza atteso alla fine del mese, che dovrà aggiornare il quadro della spesa e delle entrate, le previsioni del Pil e quelle su deficit e debito. Senza contare che c'è anche l'incognita del pacchetto Repower Ue, che è

ancora solo sulla carta, ma prevede ad esempio di assorbire altri 4 miliardi di euro per rifinanziare il Superbonus, o quello che sarà il suo successore.

In un simile contesto, almeno finché non arriveranno le decisioni attese (che competono ad altri), e tenendo conto della crescita che si affievolisce, il ministro dell'Economia avrà gioco fin troppo facile a tenere ben stretti i cordoni della Borsa davanti alle pretese dei ministri e dei partiti. Sanno tutti, ormai, che la situazione dei conti pubblici è complicata, ma anche se con toni più pacati, nessuno rinuncia alle sue proposte.

Per rifinanziare il taglio del cuneo fiscale per i redditi bassi, che mette d'accordo tutti, servono 10 miliardi di euro. Per la riforma fiscale, con una nuova riduzione delle aliquote e delle imposte, sulla quale spinge la Lega, ce ne vogliono altri 4. Altrettanti per la Sanità, su cui insistono Forza Italia e il partito del premier. Poi ce ne sarebbero altri 4, che sempre Fdi e FI vorrebbero destinare al sostegno delle fami-

glie e della natalità. La manovra sulle pensioni rischia di costarne 8 se non di più, se si decidesse di tentare la strada di Quota 41, cara alla Lega, e l'adeguamento degli assegni minimi, come chiede Forza Italia. Poi c'è il Ponte sullo Stretto, il bonus benzina per i redditi bassi, ed occorre rifinanziare le spese incompressibili, come l'indennità di vacanza contrattuale per i dipendenti pubblici, le missioni di pace, la legislazione vigente.

Sull'altro piatto della bilancia c'è poco: 4 miliardi ricavati spostando il deficit dal 3,5 al 3,7% del pil, la tassa extraprofitti da 3 miliardi, altrettanti con le misure della riforma fiscale che portano gettito (concordato biennale e adempimento collaborativo), 1,5 miliardi di tagli alla spesa dei ministeri. Il resto è tutto da inventare. E per ora Giorgetti non molla di un millimetro. Il ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin, vorrebbe evitare la plastic tax da 500 milioni, rinviata per anni, che scatterà nel 2024. Non se parla, gli ha detto Giorgetti. Ogni euro serve.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 10

**miliardi**

di euro la somma considerata necessaria solamente per rendere possibile la stabilizzazione del taglio al cuneo fiscale

# 4,5

**per cento**

il livello del deficit pubblico programmato dal ministero dell'Economia per il 2024, in assenza di ulteriori aggravii dovuti ai crediti fiscali



Governo Giancarlo Giorgetti, ministro dell'Economia e delle Finanze del governo Meloni





# «Tutelare i redditi bassi, ma è l'ora della stretta»

Freni (Economia): necessario fermare i danni del Superbonus sui conti pubblici

## L'intervista

di **Enrico Marro**

**ROMA** Cominciamo dal Superbonus. È diventato il convitato di pietra della manovra.

«La drammatizzazione del Superbonus è una lettura semplicistica — risponde il sottosegretario all'Economia, Federico Freni (Lega) —. Sarebbe più opportuno parlare di una cessione dei crediti, questione che non nasce di certo oggi. Abbiamo ereditato una situazione pesantissima, intervenire è un atto di responsabilità e di serietà nei confronti dei cittadini e delle imprese a cui sono state promesse ricche e gratuite prebende. La tavola è stata apparecchiata in grande spolvero, ma nessuno si è preoccupato di verificare che il menù fosse sostenibile per le casse dello Stato».

**C'è una responsabilità della Ragioneria Generale che non ha previsto l'esplo-**

**sione della spesa?**

«Non sovrapponiamo la responsabilità politica di chi ha deciso una cessione dei crediti senza limite, e in alcuni casi senza controlli, con il lavoro dei tecnici che, come sempre, hanno agito con lo scrupolo e la correttezza che conosciamo. È una confusione che non giova a nessuno. L'effetto espansivo e distortivo derivante dalla concreta attuazione delle misure, peraltro, non era prevedibile al momento della valutazione della norma».

**Quali sono gli interventi allo studio sul Superbonus?**

«Dobbiamo contenere la spesa, non dilatarla ulteriormente. L'obiettivo è garantire la sostenibilità del sistema senza stravolgere regole che, nel corso degli ultimi tre anni, hanno subito già numerose e rilevanti modifiche, disorientando cittadini e imprese».

**Ci sarà la proroga per i condomini che hanno in corso i lavori?**

«Ci stiamo lavorando, compatibilmente con la necessità di contenere la spesa».

**Ma c'è anche il problema di chi non riesce più a cedere i crediti. Ci sono soluzioni allo studio?**

«C'è la volontà di intervenire, ma solo per i redditi bassi. Le soluzioni tecniche sono ancora da trovare».

**L'idea di scambiare i crediti con titoli di Stato, è fattibile?**

«Mi sembra molto difficile».

**Vista l'esplosione dei costi, ci saranno nuove strette sul Superbonus e gli altri bonus edilizi?**

«L'effetto del Superbonus sui conti pubblici non si è esaurito: non mi sento di escludere altri interventi in aggiunta al décalage già previsto dal primo gennaio, che porterà la detrazione al 70%».

**Lei quindi è favorevole a ridurre il 70%?**

«Non ho alcuna riserva. Ma il vero problema, ribadisco, è la possibilità di cedere il credito. Dovremo temperare l'interesse di alcuni con la tutela del bilancio, che è di tutti».

**Veniamo alla manovra. Con la Nadef correggerete al ribasso le stime del Pil per il 2023 e il 2024, ora fissate all'1% e all'1,5%?**

«Non credo sarà necessario rivedere le stime inserite nel Def: la crescita resterà all'1% e mi pare prematuro cam-

biare anche l'1,5%».

**Solo per confermare il taglio del cuneo, come vuole il governo, servono una decina di miliardi. Si potranno ridurre anche le aliquote Irpef, operazione che richiederebbe altri 4-5 miliardi?**

«Il taglio del cuneo sarà certamente la misura portante della manovra. Poi, stiamo valutando l'impatto dell'attuazione della delega. La revisione delle aliquote Irpef è uno dei punti chiave, ma è pur sempre un obiettivo di legislatura».

**Privatizzazioni e dismissioni immobiliari. Si parla di cessioni di quote che riguarderebbero Mps, Ita, l'Iva. Che c'è di vero?**

«Dobbiamo evitare decisioni frettolose e non ponderate. Gli asset pubblici non vanno svenduti ma valorizzati. La vendita, alle giuste condizioni e nei tempi corretti, è un'opzione. Ma, come detto, senza alcuna fretta».

**La tassa sugli extraprofiti delle banche verrà corretta?**

«Le norme si possono sempre migliorare in Parlamento. C'è una valutazione politica in corso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### Lega

Federico Freni, sottosegretario all'Economia, già in carica con il governo Draghi, è deputato in quota Lega



Con la Nadef confermeremo il Pil all'1%. Nella manovra il taglio del cuneo



La revisione dell'Irpef è un obiettivo di legislatura. Privatizzazioni? No alla fretta





# Soglia di sbarramento al 3 per cento C'è subito l'alt di Lega e Forza Italia

Resta isolata FdI che non aveva escluso l'ipotesi. Renzi si smarca: «Lasciare la legge com'è»

**MILANO** L'altezza dell'asticella non si tocca. È stata fissata al 4 per cento, tanto serve per essere eletti al Parlamento europeo. Da lì non ci si sposta, dicono in coro Lega, FI, Pd e M5S. E chi, come FdI, ha tentato un'apertura ai partiti minori, Italia viva in testa e l'Alleanza Verdi e Sinistra, si vede costretto a fare prontamente retromarcia. Con un finale paradossale perché alla fine qualcuno si spinge pure a sostenere che forse quell'asticella andrebbe alzata fino al 5 per cento. «Per ridurre ulteriormente la frammentazione» dicono i sostenitori.

È una vera e propria tempesta in un bicchier d'acqua che si scatena in poche ore. Il tempo che sui giornali appaia l'ipotesi di un accordo trasversale per abbassare la soglia di sbarramento dal 4 al 3 per cento. Si spende per la modifi-

ca soprattutto l'Alleanza verdi e sinistra. E altrettanto dicasi per Noi moderati, la formazione centrista dell'alleanza di governo. Ma non contrario si dice anche il primo partito, Fratelli d'Italia, che con il capogruppo al Senato Lucio Malan garantisce che «non ci sono preclusioni».

A metà mattina arriva il primo altolà da parte della Lega. «La modifica della legge elettorale — spiega una nota ispirata dal leader Matteo Salvini — non è una priorità, ma soprattutto è giusto che gli italiani scelgano i propri rappresentanti senza che ci siano aiuti. Chi ha i voti, ottiene il seggio. Peraltro, in teoria sarebbe più ragionevole alzare la soglia: consentirebbe di limitare la frammentazione politica che rende il Paese più debole». Uno stop secco, senza ambiguità. A cui seguono prese

## 319

**giorni**

La durata del governo guidato da Giorgia Meloni, in carica dal 22 ottobre 2022

## 5

**i partiti**

che hanno superato lo sbarramento alle Europee del 2019: Lega, Pf, FdI, M5S e FI

di posizione di tenore analogo da parte di diversi esponenti di FI. Per il senatore Maurizio Gasparri l'abbassamento sarebbe «un regalo a Iv. Una cosa che non accadrà mai. Semmai bisogna alzarla al 5 per cento. Non si vede perché fare regali a Renzi che peraltro non arriverebbe neanche al 3 per cento con la sua "Italia viva"». E l'eurodeputato Fulvio Martusciello aggiunge: «La richiesta di abbassare la soglia di sbarramento viene da chi ha paura di non farcela perché sa di non avere consenso».

Vista l'aria che tira, da Fratelli d'Italia arriva la precisazione che rende improbabile qualsiasi modifica. Malan chiarisce che «FdI non ha detto no, ma non ha detto nemmeno sì. Registriamo la sensibilità di alcune forze politiche su questo tema, che non ci riguarda. Per noi, le priorità del-

le europee sono altre: avere un'Europa più politica e meno burocratica». Maurizio Lupi (Nm) a sua volta sostiene che l'abbassamento al 3 per cento «sarebbe una proposta di buon senso, ma non faremo barricate». E Richetti (Azione): «Non incentiviamo la frammentazione». Chiude Matteo Renzi: «Per me l'ideale è che si lasci la legge com'è, anche perché è l'unica legge che ha ancora le preferenze». Ma il leader del M5S Giuseppe Conte pensa sia una mossa per favorire lo stesso capo di Iv: «Renzi è disponibile a fare la stampella della maggioranza pur di avere una soglia di sbarramento più bassa. Allora chiedo a Meloni: fateci capire subito se, per una convenienza politica, volete abbassarla e favorire il Renzi di turno».

**Cesare Zapperi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





# La versione di Amato: su Ustica non ho verità chiedo di cercarla

«Non ho detto a Macron di scusarsi, sarei scemo»

di **Giovanni Bianconi**

**ROMA** «Ma che sono scemo?», esclama a un certo punto Giuliano Amato, costretto a tornare per la terza volta (dopo due scritti inviati ad altrettanti quotidiani, tra cui *La Repubblica* da cui tutto è nato) sulla sua intervista presentata come «la verità su Ustica», mentre era solo una «riproposizione della versione più credibile», alla quale sarebbero seguite presunte ritrattazioni. Ma lui ora ribadisce: «Io non ho ritrattato niente perché non avevo e non ho alcuna verità da offrire, volevo solo provocare un avvicinamento a essa», per scoprire finalmente che cosa accadde la sera del 27 giugno 1980, quando un Dc9 esplose in volo precipitando nel mar Tirreno con 81 persone a bordo. Tutte morte.

«Non sono scemo e non ho chiesto al presidente Macron di chiedere scusa», insiste l'ex ministro, ex premier ed ex presidente della Corte costituzionale davanti ai giornalisti stranieri, in un incontro che inizialmente doveva essere ristretto ai soli corrispondenti in Italia — visto il coinvolgimento della Francia nella ricostruzione di Amato — e invece si è trasformato in una conferenza stampa aperta a tutti. Con l'interessato che

prova a chiarire: «A Macron ho chiesto e chiedo di occuparsi della vicenda. Nel caso in cui l'ipotesi del missile francese risultasse infondata, e sarebbe la cosa migliore, la cosa finirebbe lì; se invece risultasse fondata allora dovrebbe chiedere scusa».

Un appello ripreso dalla segretaria del Pd Elly Schlein che ieri a Parigi ha sostenuto che «il diritto alla verità dei familiari delle vittime è di tutto il Paese». Amato non aggiunge commenti, limitandosi alla frase che direbbe all'inquilino dell'Eliseo, «da grande amico della Francia quale sono»: «Abbiamo la fortuna di avere un presidente come te che all'epoca era un bimbo di due anni e mezzo, dunque sei il francese che può farsi carico di questa vicenda con maggiore libertà. Fallo».

Il punto centrale, secondo Amato, resta quello della base di Solenzara in Corsica, che le autorità d'Oltralpe dichiararono chiusa la sera della strage e invece risultò aperta.

## Il peso del silenzio

«Non si è andati oltre — insiste oggi Amato —, mentre sarebbe il caso. Se il pilota dell'aereo che sparò il missile è ancora vivo, o altri che volano lì intorno, potrebbero farlo, senza portarsi nella tomba il peso del silenzio». E qui si arriva all'altra riflessione di un uomo di Stato di 85 anni che oggi ammette: «Giunti a alla mia età si comincia a pen-

sare in maniera diversa da come pensano i cronisti politici o i politici in attività, e ci si pone una domanda: c'è qualcosa di incompiuto che io posso contribuire a completare?».

La strage del Dc9, di cui l'ex premier s'è occupato nel 1986 da sottosegretario a Palazzo Chigi ma anche in seguito, è rimasta senza giustizia, e «la ricerca della verità — avverte — è in pericolo perché i testimoni cominciano a morire; alcuni di essi possono ancora dire ciò che finora hanno taciuto. Sarebbe un modo per riappacificarsi con la storia, e il mio intento era solo questo, non c'erano altri fini, ci crediate o no». Amato ha ribadito anche i depistaggi ad opera dei militari italiani: «Il "chi sa parli" vale anche per loro, ma dopo i processi e le diatribe legali che ci sono state non mi aspetto un granché». Meglio guardare a Parigi, senza ostilità o voglia di creare attriti: «E chi l'ha detto che volevo provarli?». Inoltre «non è vero come ha sostenuto qualcuno che la politica con Ustica non c'entra; la politica può fare ancora molto per chiarire, in Italia ma forse anche in Francia». Lì, ricorda Amato, «si è arrivati un po' per esclusione e un po' per via della questione Solenzara, ma ora loro potrebbero fare di più».

## Gli altri misteri

Tuttavia l'ansia di verità non riguarda solo l'abbattimento del Dc9: «Ci sono molte altre vicende importanti con rico-

struzioni o fasulle o negate, basti pensare alla scomparsa di Emanuela Orlandi di cui non si sa nulla nonostante gli appelli e l'impegno del Pontefice». Ed ecco allora, inevitabile nonostante l'interlocutore faccia di tutto per sganciare i suoi ragionamenti dall'attualità politica, la domanda sull'altra questione che ha infiammato le polemiche estive, coinvolgendo il primo governo di destra della storia repubblicana: è legittimo riaprire anche il capitolo della strage di Bologna, per la quale i neofascisti condannati continuano a proclamarsi innocenti? «Non ne so abbastanza — risponde Amato — e non ho un Macron a cui chiedere». Più in generale, però, resta la riflessione sulla «pacificazione con la storia che arriva solo il giorno in cui i misteri si sciolgono in una verità accertata e accettata, e nel nostro Paese ne abbiamo ancora molti che non hanno compiuto questo percorso».

E così si chiude il cerchio sul contributo che un uomo in età ormai veneranda, che per mezzo secolo ha frequentato e occupato le istituzioni con incarichi di altissima responsabilità, avrebbe voluto dare con quell'intervista. «Sulla quale non mi aspettavo tutto questo trambusto — conclude —, ma evidentemente nella politica di oggi ci sono più "bocche aperte" di quando la frequentavo io».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'obiettivo

«Alla mia età ci si chiede: c'è qualcosa di incompiuto che posso aiutare a completare?»

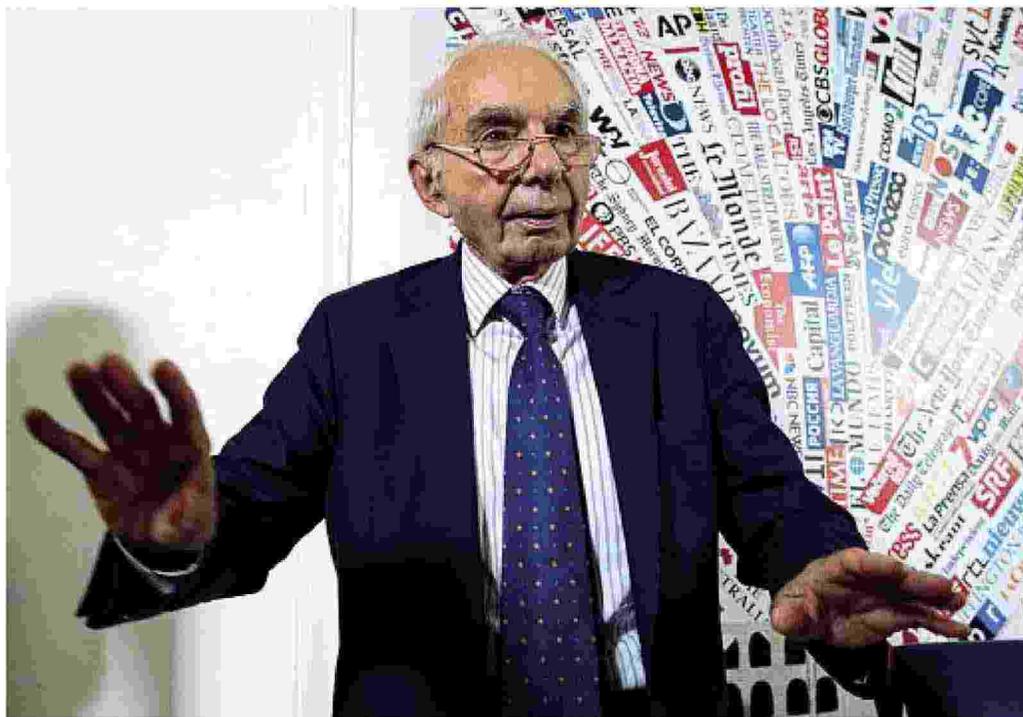


**Le frasi****Il missile francese sul Dc9 dell'Itavia**

✓ Giuliano Amato, ex premier ed ex presidente della Consulta, il 2 settembre in un'intervista a *la Repubblica* ha indicato in un missile francese quello che il 27 giugno 1980 abbatté il Dc9 poi precipitato nel mare di Ustica, causando 81 vittime

**«Craxi avvertì Gheddafi»**

✓ Amato ha rivolto al presidente francese Macron l'invito a chiarire. La strage, ha detto, avvenne per errore durante una manovra per colpire il leader libico Gheddafi, che però «sfuggì alla trappola perché avvertito da Craxi»



**A Roma** L'ex premier Giuliano Amato, 85 anni, ieri durante la conferenza stampa sulla strage di Ustica nella sede della Stampa estera

(Ansa)



**L'appuntamento** La manifestazione prepara i 70 anni e, dopo Dubai, porta il format a Singapore

# LE OCCASIONI PREZIOSE

## A VICENZAORO 1.200 BRAND GLOBALI: GIOIELLI E OROLOGI

di **Enrica Roddolo**

**I**gioielli di Yoko London e quelli francesi di Akilis, la selezione preziosa di Schreiner Fine Jewellery in Germania e il debutto della maison spagnola Carrera y Carrera, oltre alla presenza consolidata di Dámaso Martínez. Con l'eccellenza delle maison italiane: Damiani, Roberto Coin, Giorgio Visconti. E ancora, da Crivelli, Fope a Leo Pizzo. Il meglio delle proposte Made in Italy, espressione dei principali distretti nazionali, da Arezzo a Vicenza, Valenza e Torre del Greco in Campania. In tutto oltre 1.200 brand di gioielleria da 34 Paesi con in testa Germania, Turchia, Cina, India e Thailandia.

Aprè le porte Vicenzaoro, salone b2b di Italian Exhibition Group che porta a Vicenza aziende e buyer: dai marchi della gioielleria di alta gamma rappresentati dalla community Icon alla migliore produzione orafa, ai componenti e semilavorati del distretto Creation, dai diamanti e dalle gemme di Essence alla gioielleria contemporanea del distretto Look. Con la star della manifestazione di questo settembre 2023: uno smeraldo da 400 mila euro.

«Dopo il *revenge shopping*, l'abbuffata di acquisti post pandemia si temeva che la corsa del gioiello, dei preziosi, potesse fermarsi. Invece i numeri restano molto positivi: l'export di oro e gioielli italiani è cresciuto del 16,6% nel primo trimestre dell'anno per un valore di 2,5 miliardi di euro. E, a livello globale, per il 2023 si prevede una crescita della marginalità delle imprese dell'alto di gamma del 6%, secondo i dati Altagamma-Bain Worldwide Luxury Market Monitor», spiega l'ad di IEG, Corrado Peraboni.

Il generale raffreddamento dello shopping nella seconda parte dell'anno, sembra insomma non aver penalizzato la gioielleria. «Il rimbalzo in negativo del settore non c'è stato e ora l'obiettivo è il consolidamento in un panorama in cui tutti i distretti dell'oro e del gioiello in Italia godono di buona salute: Arezzo, il numero uno, seguito da Vicenza e Valenza con Torre del Greco dove la riscoperta del cameo per esempio sta rilanciando storiche manifatture», continua Peraboni, mentre definisce gli ultimi dettagli di Vicenzaoro. Un evento che ogni anno, da quasi settant'anni, crea occasione di confronto riunendo Confindustria Federorafi, Confartigianato Orafi,

Confcommercio Federpreziosi, CNA Orafi, Confimi Industria Categoria Orafa ed Argentiera ad Assogemme, Assocoral, Associazione Fabbrianti Esportatori Macchinari per Oreficeria e CIBJO. Una fiera che al gioiello ha affiancato l'orologio, intercettando i brand che volevano soluzioni nuove per presentare le novità, e creatori indipendenti.

«E ora, forti di una continua crescita, ci prepariamo alla fiera dei settant'anni nel 2024 che coinciderà anche col progetto di nuovi padiglioni fieristici che contiamo di realizzare in soli due anni con un investimento superiore ai 40 milioni di euro» continua l'ad che lavora a nuovi sviluppi esteri del format VicenzaOro. Un percorso avviato dalla presidenza di Matteo Marzotto, esportando il format a Dubai con Vod, VicenzaOro Dubai.

In quale direzione geopolitica continuerà il viaggio della fiera? «Guardiamo con grande interesse alle opportunità del SudEst asiatico — dice Peraboni —. Penso a Vietnam, Malesia, Indonesia, facendo perno a Singapore dove abbiamo acquistato una manifestazione fieristica che dal prossimo anno avrà il nostro format. Una collaborazione con il Fondo sovrano di Singapore ci dovrebbe anche

consentire di attrarre più visitatori da un'area dove il gioiello è molto apprezzato e dove vogliamo proporci come manifestazione guida». Poi c'è l'Africa. «In effetti stiamo facendo delle riflessioni anche se occorre cautela per la questione sicurezza».

Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale con Ice sostengono la fiera portando a Vicenza 400 buyer esteri da Usa, Emirati Arabi Uniti, Israele, Cina e Paesi Asean. Corre l'export di gioielli made in Italy: nel primo trimestre +16,6% in valore (2,5 miliardi di euro di beni esportati), con +14,6% anche in quantità. In pole la Francia (+18,8%) seguita da Svizzera (+18,3%), Emirati Arabi (+11,3%) e Usa (+5,9%). La Toscana (+11%) è invece la prima regione esportatrice nel primo trimestre. Come si spiega il balzo di quasi il 20% in Francia? «Molti nostri brand si stanno strutturando meglio sul mercato francese, così come la crescita dell'area del Golfo è legata alle dinamiche degli Emirati come nuovo hub globale dei gioielli, spesso in viaggio per l'Africa, oltretutto per il consumo locale dove la gioielleria è molto amata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

+16%

**Le vendite**  
all'estero  
di gioielli  
nel primo  
trimestre

35%

**La quota**  
di export della  
Toscana  
(+11%)  
sul totale  
nazionale  
nel primo  
trimestre

11,3%

**La crescita**  
del fatturato  
nel primo  
trimestre  
del 2023,  
trainata  
dall'export

18,8%

**Il balzo**  
dell'export in  
Francia. Poi ci  
sono Svizzera  
(+18,3%), Uae  
(+11,3%) e Usa  
(+5,9%)

7.001

**Le imprese**  
associate  
a Federorafi  
alla fine  
di marzo,  
-0,5% rispetto  
allo scorso  
dicembre

**Manager**

Corrado  
Peraboni, ad di  
Italian Exhibi-  
tion Group che  
organizza  
VicenzaOro



Continua  
la crescita  
del post  
Covid, ora  
ci prepara-  
riamo al  
raggiungimento  
del 2024

Arezzo  
resta primo  
distretto,  
si rilancia la  
manifattura  
di Torre  
del Greco

**Allestimento**

Una fase della  
preparazione  
dei gioielli  
in esposizione  
nel quartiere  
fieristico

**Le tendenze****L'intelligenza artificiale**

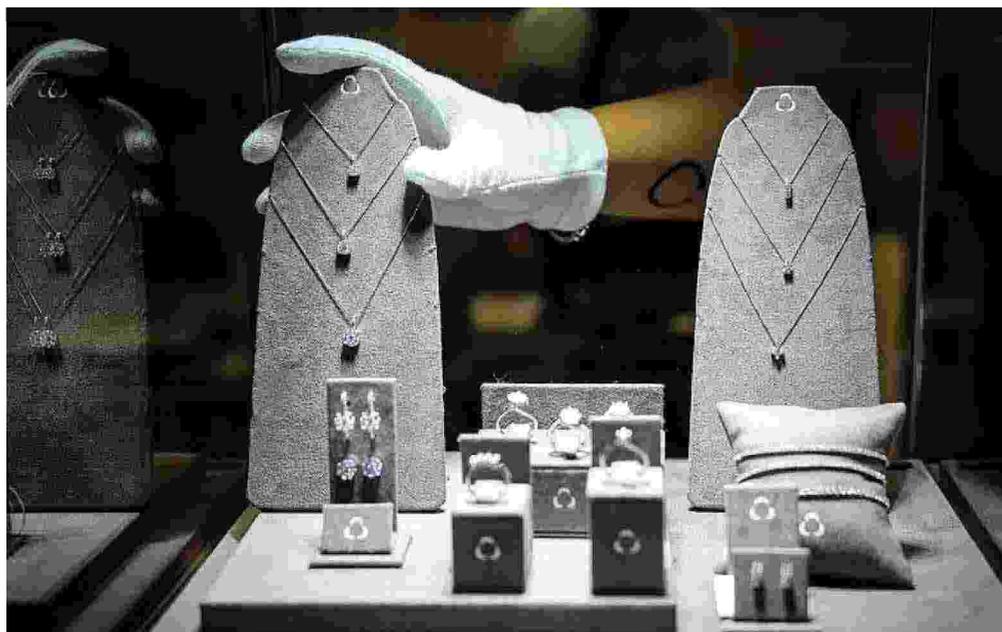
A VicenzaOro il nuovo Trendbook 2025+ dell'Osservatorio indipendente di IEG diretto da Paola De Luca. Tra le tendenze, l'impatto dell'Intelligenza artificiale sull'industria del gioiello e delle pietre preziose, al centro di uno degli incontri di CIBJO, la Confederazione mondiale della gioielleria

**Monili «fluidi»**

Gioielli genderfluid: gioielli fluidi nei generi, versatili e leggeri che si trasformano e diventano estensione del corpo, possono essere indossati 24 ore al giorno. Non solo preziosi ma anche associati a titanio, alluminio, fibra di carbone insieme a oro 18 carati o argento, diamanti naturali o lab grown.

**Geometrie pop**

Tra le tendenze anche una vera esplosione di colori: eccessivi, con una palette entusiasmante, colori contrastanti che fanno un po' eco agli anni Ottanta. E ancora smalti sostenibili per l'ambiente o ecopietre abbinare con pietre preziose; tornano anche le forme geometriche optical





PARLA IL FRATELLO

## «Così Kevin si è fatto giustizia da sé»

di **Giusi Fasano**

«Ha il valore di un testamento, si commenta da solo. Come se mio fratello Kevin (foto sopra) — dice del video Antonino Laganà — si fosse fatto giustizia da sé». Anche lui lavora per la Sigifer.

a pagina 3

I familiari

# «Quel video è un testamento Così Kevin si è fatto giustizia da sé»

Antonino, fratello del 22enne: oggi andrò dai pm, dirò la verità

«Il video? Si commenta da solo. Per me ha il valore di un testamento. E come se mio fratello abbia voluto farsi giustizia da sé».

Antonino è il fratello maggiore di Kevin Laganà, 22 anni, il più giovane della squadra che ha perduto la vita sui binari a Brandizzo. Anche lui lavora per la Sigifer, la stessa azienda di Kevin. E anche lui — saldatore — si è ritrovato mille volte a lavorare fra le rotaie.

Gli chiediamo: quella che si vede nel video è stata un'eccezione o è la prassi? Cioè: aprire il cantiere prima di aver bloccato la circolazione dei treni è consuetudine? È capitato anche a lei di affidarsi al segnale di una «vedetta» per mettersi in salvo al passaggio di un treno? Lui risponde che

«domani (oggi, ndr) sono stato convocato in Procura come testimone e su questo punto non voglio anticipare quello che dirò. Ma dirò la verità, come ho sempre fatto». E ripete che «certo è incredibile, quel video. Kevin lo ha lasciato come si può lasciare un'eredità: un filmato che non lascia dubbi e fa giustizia. Ha girato quelle immagini che gli mancava mezz'ora a morire, e quella stessa sera aveva mandato a mio padre il messaggio "ti amo". Da una parte un testamento per far conoscere la verità, dall'altra un saluto per la persona che amava di più».

Antonino, per tutti Antonino, ha 25 anni e tre bambini. Come il suo fratello perduto, è innamoratissimo della sua famiglia. A cominciare da suo padre, che ha cresciuto lui e Kevin da solo dopo che la loro madre è fuggita con un altro uomo lasciandoli che erano

piccoiissimi.

Antonio è stato fra i primi a vedere il video girato da Kevin, fra i primi a capire che quelle immagini sarebbero pesate molto sulla bilancia della giustizia. Ne ha parlato con Andrea Rubini, della GesiGroup, società che si occupa di sinistri e risarcimenti danni alla quale si è affidata la famiglia Laganà. L'ha guardato fra le lacrime insieme a suo padre Massimo. L'ha consegnato agli avvocati della famiglia, Marco Bona ed Enrico Calabrese, che lo hanno fatto avere alla Procura. E ieri, quando è diventato pubblico, l'ha rivisto nei telegiornali, sui siti d'informazione, sugli schermi dei telefonini di tutte quelle persone che stazionano sotto casa da quando Kevin non c'è più...

Nelle ultime ore, come mai in questi giorni, si è fatta largo l'ipotesi che no, non è stata un'eccezione quella in cui Ke-

vin ha perso la vita. Sembra stia emergendo sempre più — dalle testimonianze formali raccolte dagli inquirenti ma anche da sindacalisti e lavoratori che si occupano della manutenzione della rete ferroviaria — che aprire i cantieri sui binari prima dell'interruzione della linea sia una consuetudine, «un modus operandi non occasionale, con direttive impartite ai lavoratori assai pericolose per la sicurezza», dicono i legali della famiglia. E aggiungono che «questo fa sorgere dei dubbi anche sull'adeguatezza tecnica dei sistemi di comunicazione e sicurezza».

Stamane Antonio racconterà agli inquirenti quello che sa degli operai che di giorno e di notte lavorano fra rotaie e massicciata. Suo fratello Kevin non c'è più, ma oggi — più che mai — gli sarà accanto.

**G. Fas.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Un'eredità**  
Quelle riprese le ha fatte  
mezz'ora prima  
di morire, poi ha  
mandato a nostro padre  
un messaggio per dirgli  
«ti amo». Incredibile



**Sempre insieme**  
Antonino e Kevin Laganà, fratelli  
legatissimi con tre anni di  
differenza — Antonino è il  
maggiore — in una foto postata  
da quest'ultimo sul suo profilo  
Instagram. La loro famiglia era  
molto unita

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





# Manovra, spunta anche il bonus benzina I partiti chiedono 40 miliardi, ce ne sono 8,5

di **Monica Guerzoni** e **Adriana Logroscino**

**M**anovra con risorse limitate. Dai partiti arriva una richiesta di 40 miliardi. Ma a disposizione ce ne sono solo 8,5. A causare il mal di pancia al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti non è solo il Superbonus ma anche il futuro del Pnrr. E sul tavolo del governo spunta l'ipotesi di un bonus carburanti per i redditi più bassi. Stasera a Palazzo Chigi la premier incontrerà segretari e capigruppo, il primo vertice dopo la pausa estiva per tracciare i confini della manovra e fare il punto sulle riforme costituzionali.

da pagina 5 a pagina 7  
**Fiano, Marro, Rinaldi**

## La cena della premier con 200 parlamentari: ora manovra senza errori

Meloni con i suoi vicino alla storica sede di Colle Oppio. Il nodo dei conti

### Il governo

di **Monica Guerzoni**  
e **Adriana Logroscino**

**ROMA** Serrare i ranghi, al partito e al governo. Giorgia Meloni vuole mettere il turbo all'esecutivo, come ha detto domenica all'autodromo di Monza con la metafora sulla necessità di «correre di più». Per accelerare sui dossier, scongiurare incidenti parlamentari e placare le ambizioni dal sapore elettorale dei partiti, la presidente del Consiglio ha deciso di muoversi in parallelo su due fronti, il governo e i gruppi parlamentari. I suoi. Stasera a Palazzo Chigi prenderà un

aperitivo (di lavoro) con segretari e capigruppo, il primo vertice dopo la pausa estiva per tracciare i confini della manovra economica e fare il punto sulle riforme costituzionali. E ieri sera, con una mossa a sorpresa, il capo del governo in versione capo-partito ha cenato con tutti i parlamentari, i ministri e i sottosegretari di FdI. Francesco e Arianna Lollobrigida non ci sono, La Russa arriva in tempo per il dolce. Un esercito di 200 politici che hanno pagato alla romana: 40 euro cadauno. «Luxury location per matrimoni», si legge sul sito della struttura che si trova a pochi metri dalla storica sezione del Msi di Colle Oppio, che FdI si è ripresa un mese fa.

#### Barra dritta

Al party in stile un po' berlusconiano organizzato dai gruppi parlamentari, la leader arriva in auto ed entra da un

ingresso posteriore per schivare i giornalisti. Aperitivo all'aperto, brindisi con prosecco e nel menu calamarata con pachino, burrata e pistacchio, guancia di manzo, fassona brasata e tiramisù. Giorgia Meloni fa il giro tra i tavoli, baci-abbracci-battute-risate e la voglia di condividere con i suoi la responsabilità della fase politica.

La due giorni di incontri al vertice rivela lo stato d'animo con cui la premier si è immersa nella preparazione di una manovra che ritiene «complessa». Soldi pochi e problemi tanti, non ultimo la competizione tra i partiti in vista delle elezioni europee del 2024. Ecco allora l'appello ad «andare avanti all'unisono», a «non innescare tensioni» e a non utilizzare le misure della legge di Bilancio per raggranellare voti. Un avviso rivolto prima di tutto ai vicepremier Salvini e Tajani,

perché la smettano col continuo gioco al rialzo. La seconda manovra del governo è per Meloni la sfida politica più importante da quando è a Palazzo Chigi, la premier ne sente tutto il peso e la responsabilità. «Non possiamo sbagliare», è il senso dei suoi ragionamenti.

#### «Disastro Superbonus»

Ai suoi gruppi parlamentari, come ai ministri, la premier chiede «massima compattezza» e attenzione ai provvedimenti destinati ad approdare nelle commissioni e nelle Aule parlamentari, per scongiurare incidenti e scivoloni che nei mesi scorsi non sono mancati. Insomma, bisogna «tenere la barra dritta» e pensare all'interesse del Paese, non a quello di bottega. Da qui il suggerimento ai meloniani di stare attenti anche sul piano della comunicazione, delineando un orizz-



zonte di legislatura o persino di un decennio per diluire nel tempo le promesse elettorali. La priorità per Palazzo Chigi è la stabilità dei conti, in un quadro reso ancora più difficile da quello che la premier definisce «il disastro del Superbonus», con un conto che rischia di arrivare a 110 miliardi. L'intenzione è scrivere una «manovra seria e prudente», non intaccare la credibilità dell'Italia e non sfiorare gli obiettivi di debito e deficit. «Niente sprechi e niente errori».

Cuneo fiscale

Stasera al vertice di governo verrà delineata la cornice della manovra, ma non solo, perché il ministro Giancarlo Giorgetti potrebbe portare al tavolo le prime cifre sulla base delle quali stabilire, in linea di massima, quante risorse saranno assegnate alle principali misure di una manovra che, se fosse per gli appetiti dei partiti, lieviterebbe fino a 40 miliardi. Il sogno della premier è «rendere strutturale il taglio del cuneo fiscale», per quanto proibitivo l'obiettivo possa apparire. Luciano Malan, capogruppo di FdI al Senato, rias-

sume per titoli la finanziaria secondo Meloni e Giorgetti: «Le priorità sono crescita, lavoro, imprese, famiglie, natalità e redditi bassi». Allo studio c'è un bonus benzina, due miliardi da finanziare grazie ai maggiori incassi dell'Iva sui carburanti.

Premierato

All'aperitivo di Palazzo Chigi la premier potrebbe affrontare anche la riforma costituzionale. Spera di portarla in Parlamento entro settembre, ma il nodo della sfiducia costruttiva non è ancora sciolto e la Lega

pretende certezze sul percorso parlamentare dell'Autonomia, che il ministro Calderoli vuole «parallelo» a quello dell'elezione diretta del premier. Non dovrebbe invece entrare al vertice la questione della soglia di sbarramento al Parlamento Ue, con l'ipotesi del 3% che ha fatto infuriare Lega e Forza Italia. «Noi — assicura Maurizio Lupi — non ne faremo una questione di lotta all'ultimo sangue. Il tema principale è la manovra, con la necessità di concentrare le risorse per il cuneo fiscale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La parola

CUNEO FISCALE

È la differenza tra quanto costa un lavoratore per chi lo assume e quanto effettivamente riceve lo stesso lavoratore in busta paga, al netto delle imposte sul reddito e dei contributi previdenziali e assistenziali. Se il risultato è alto significa che la tassazione ha un forte peso sul lavoratore; se la differenza si riduce, lo stipendio netto si avvicinerà all'importo lordo. Il cuneo è quindi più o meno ampio a seconda del sistema fiscale e contributivo applicato nel proprio Paese



Il selfie «Mi mancate». Con queste parole Giorgia Meloni ha salutato i parlamentari di FdI, riuniti ieri sera a cena, dando loro appuntamento all'assemblea nazionale

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



L'intervista al collega

# “Ho fatto parte di quella squadra è successo qualcosa di anomalo”

di Elisa Sola

**AUTOSTRADA TORINO-MILANO** — «I miei amici erano sereni su quel binario. Non potevano sapere di andare a morire. Noi siamo lì tutte le notti. E ci sentiamo al sicuro perché sappiamo che, finché c'è la scorta, non può succederci niente». Alessandro Varallo, 33 anni, ha perso tre amici — e colleghi — in una notte. Michael Zanera, Kevin Laganà e Giuseppe Lombardo. Parla con in mano il telefono, dove ha visto il video dei loro ultimi istanti. Lo fa da una panca dell'autogrill — il Sarni di Cavour Est, sulla Torino-Milano — dove la squadra che ha perso la vita il 30 agosto prendeva il caffè prima di iniziare il turno.

**Alessandro, cosa ha pensato quando ha visto queste immagini?**  
«Che era normale stare sui binari, senza preoccupazioni. Lo facciamo tutte le notti. Siamo formati».

**Ha lavorato nella loro squadra?**  
«Sì, alla Sigifer. Finché non ho cambiato ditta. Io e Antonino Laganà, il fratello di Kevin, siamo entrati lo stesso anno e poi lui ha portato Kevin nel 2019. Aveva appena fatto 18 anni. Abbiamo condiviso trasferte, dormito nelle stesse stanze d'hotel. Sono appena andato ad abbracciarlo,

Antonino. Sta male».

**Perché vi sentivate sicuri, a lavorare in mezzo ai binari?**  
«La ditta ci aveva formato. Sapevamo quando farlo e quando no. E poi c'erano il capo squadra e la scorta».

**Quella notte il capo squadra era Andrea Gibin, superstite e indagato per il disastro con Antonio Massa, scorta di Rfi. Ha lavorato con Gibin?**

«Sì, lo conosco bene. Era il primo a dirci di non andare sui binari. È competente e responsabile ed è molto intelligente. Ha insegnato a lavorare a me e agli altri. Era il capo cantiere. Aveva preso una qualifica speciale per diventarlo, e non è facile. Mi spiace che sia rimasto coinvolto. Non si sarebbe mai aspettato che morissero tutti».

**Cosa non ha funzionato?**  
«So solo che è successo qualcosa di molto anomalo. Quando si fanno questi lavori, ci affidiamo a Rfi. Non c'era motivo di avere paura. Non ho mai sentito di uno che ti metta su un binario con un treno che passa a 100 all'ora».

**Nel video si sente una persona, presumibilmente Massa, dire: “Se dico treno, spostatevi”. È una frase comune, per voi addetti ai lavori?**  
«Non ho mai sentito una cosa così in sette anni. Quando eravamo sui

binari, ci è sempre stata data la garanzia che o il treno passa e ci si sposta, ma in un certo orario che sappiamo, o se no, vuol dire che il treno non passa».

**Kevin, prima di morire, dice che “non c'è ancora l'interruzione”. Che significa?**

«L'interruzione è l'ok che arriva con cui inizi a lavorare. Te lo dà la scorta, cui ci siamo sempre affidati. La scorta è la persona che sta lì e che, al di là del pezzo di carta che arriva, deve garantirti che il treno non passa».

**Cosa si aspetta adesso?**  
«Che emerga la verità. Che chi ha sbagliato paghi. E che migliori la sicurezza per noi che lavoriamo».

**Si è parlato di funerali, anche di Stato. Cosa ne pensa?**

«I miei amici sono degni dei funerali di Stato. Perché le ferrovie non sono un bene privato, ma di tutti. E poi sono morti lavorando».

**Come li ricorda, i suoi compagni?**

«Michael mentre gioca con me, da piccoli. Peppe col fisico usurato dalla fatica. Kevin al Mc Donald's di Vercelli. Quando mi saluta dicendo “ciao schizzo”. E tra un po' non lo riconoscevo, l'ultima volta che l'ho visto, tanto si era fatto grosso. Pensare che quando ha iniziato a lavorare era una bambino».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

— “ —



**OPERAIO**  
ALESSANDRO  
VARALLO,  
33 ANNI

*Siamo abituati a fidarci della scorta. Non ho mai sentito di uno che ti metta su un binario con un treno a cento all'ora*

— ” —



*Aumenti dei carburanti in vista*

# L'Opec+ taglia ancora, vola il petrolio

Un milione di barili da parte dell'Arabia Saudita. Più altri trecentomila dalla Russia di Vladimir Putin. I due azionisti di maggioranza dell'Opec+, lo storico cartello dei principali fornitori di petrolio da qualche anno allargato a Mosca, hanno deciso di prolungare i tagli alla produzione di greggio fino alla fine dell'anno.

Una mossa che ha uno scopo molto preciso: far salire i prezzi. Obiettivo raggiunto pochi minuti dopo l'annuncio, ieri pomeriggio: gli investitori internazionali hanno subito cominciato a comprare "opzioni" sul petrolio, facendo salire il prezzo del Brent (l'indice di riferimento europeo) oltre i 90



**Mohammed bin Salman**

dollari, quota raggiunta per la prima volta nel 2023. Una pessima notizia per i consumatori che ne vedranno le conseguenze a breve sui prezzi di benzina e gasolio, che con l'arrivo dell'estate e del periodo

delle vacanze hanno raggiunto i massimi dell'anno. Ma, allo stesso tempo, una grana in più per i governi dei paesi occidentali e le banche centrali, alle prese con il persistere dell'inflazione. In particolare, un problema in più per il governo Meloni, alle prese con la formulazione della prossima legge di Bilancio. Visto anche il concomitante rialzo del prezzo del gas (+2,3% le tariffe per famiglie e piccole imprese nel mese di agosto), sarà difficile ora per il governo di destra trovare risorse sia per un nuovo decreto Bollette (a sostegno dei consumatori per limitarne le spese per l'energia), sia per un possibile bonus benzina. l.pa



La premier ha incontrato a cena i fedelissimi dove una volta c'era la sede dei "gabbiani"

# Il ritorno di Giorgia a Colle Oppio un raduno per fermare le correnti

## IL RACCONTO

ROMA  
Sono tornati a Colle Oppio, stavolta con l'auto blu. Non c'è più la storica grotta della destra romana, ma un lussuoso palazzo per eventi. Giorgia Meloni raduna i Fratelli d'Italia per serrare i ranghi in vista di una stagione complicata: «Stiamo uniti». C'è chi arriva in monopattino, chi con la scorta, chi a piedi o con il taxi, a tavola c'è una calamarata (ovviamente "tricolore"), brasato di fassona e poi il tiramisù. L'importante è esserci: i parlamentari e i ministri del primo partito italiano sono stati chiamati a raccolta dalla loro leader, che per colmare le inevitabili, ma troppe assenze di questi mesi, ha convocato i suoi per una cena a Palazzo Brancaccio, si sono tassati per dividere le spese, circa 40 euro a testa. Una serata blindatissima, che risponde a un'esigenza precisa della leader di Fdi: controllare il partito in una fase delicatissima, per evitare quello che ormai pare inevitabile: la nascita di nuove correnti.

Siamo a due passi dal Colosseo, a poche centinaia di metri da quella che fu la sede dei "gabbiani", il gruppo dei giovani missini fondato da Fabio Rampelli alla quale ha a lungo appartenuto anche Giorgia Meloni, salvo poi emanciparsi. Per la premier è un appuntamento importante, il partito è cresciuto molto nell'ultimo anno, ma praticamente tutti i dirigenti principali si sono trasferiti al governo, tanto che per tenere le redini è

stata promossa la sorella della presidente, Arianna Meloni, nominata responsabile del tesseramento. La potentissima sorella però ieri non si è vista, «solo gli eletti sono ammessi», dicono davanti all'ingresso del lussuoso Palazzo Brancaccio, affacciato su via Merulana.

La cena è iniziata a tarda sera, la premier, arrivata dopo le 21, si è intrattenuta con i parlamentari nel giardino per l'aperitivo a base di tartine e molte sigarette. Poi, tutti a tavola.

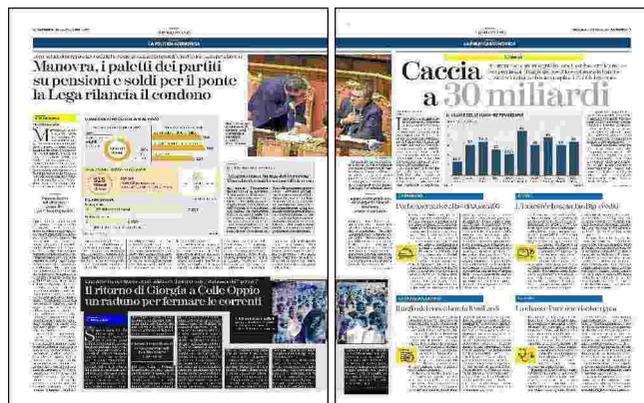
Visto l'orario, Meloni ha evitato un discorso formale e si è seduta accanto al fidatissimo Giovanbattista Fazzolari, sottosegretario all'Attuazione del programma e ai ministri del partito, Raffaele Fitto, Andrea Abo-di, Maria Elvira Calderone, Eugenia Roccella, Daniela Santanchè e Gennaro Sangiuliano. Poi un brindisi, "alla nazione", ovviamente, ma anche un incoraggiamento per un partito ormai troppo grande per essere davvero unito. E un abbraccio virtuale ai parlamentari: «Mi mancate», ha detto la premier. F.OLI. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alla fine della cena, selfie di gruppo: pronti per una nuova stagione di lavoro, ha scritto Meloni su Instagram

Presenti solo gli eletti  
si sono autotassati  
per finanziare  
l'incontro





## Stretta sul petrolio benzina sempre più cara

Francesco Spini

La Russia si allinea alla decisione dell'Opec+ e con l'Arabia Saudita proroga la riduzione della produzione per tutta l'anno: le quotazioni volano

# Petrolio a 90 dollari al barile: record dal 2022 Benzina più cara con i tagli di Mosca e Riad

### L'ANALISI

FRANCESCO SPINI  
MILANO

**L'**Arabia Saudita ha deciso di estendere il taglio alla produzione di greggio di un milione di barili al giorno stabilito in luglio di altri tre mesi, da ottobre fino alla fine di dicembre. Questo, insieme con il taglio da 300 mila barili deciso dalla Russia (dopo i 500 mila di agosto) e precedentemente dall'Opec+, continua a sostenere il prezzo del petrolio sui mercati mondiali. Ieri ha raggiunto i massimi da 10 mesi a questa parte. I contratti "future" sul Brent, il greggio estratto nel Mare del Nord che costituisce il riferimento per i tre quarti degli scambi globali, sono saliti del 2,3% arrivando a 91,08 dollari al barile, un livello che, appunto, non si vedeva dalla seconda metà di novembre dello scorso anno. Allo stesso modo al Nymex di New York i contratti Wti, che riguarda il petrolio del Sud degli Stati Uniti, ha re-

gistrato un balzo del 2,8% a 87,97 dollari al barile. Anche in questo caso si tratta di un livello massimo da dieci mesi a questa parte.

L'estensione dei tagli alla produzione era tutto sommato attesa, a spiazzare il mercato è stata la durata di tre mesi anziché limitarsi a coprire il solo mese di ottobre. Riad ha giustificato la mossa spiegando di voler «rafforzare gli sforzi preventivi compiuti dai Paesi Opec+ con l'obiettivo di sostenere la stabilità e l'equilibrio dei mercati petroliferi», commenta la Saudi press agency. Per Mosca, che ufficialmente non si discosta dalla spiegazione fornita dagli arabi, si tratterebbe di sostenere gli sforzi finanziari per la guerra in Ucraina.

Fatto sta che perlomeno fino a dicembre la situazione rimarrà questa. La mossa, evidentemente, segna la volontà dei paesi produttori di sostenere il prezzo del greggio in un contesto di debolezza dell'economia, confermata a anche dai dati di ieri relativi all'indice Hcob Pmi della produzione

composita dell'Eurozona, calcolato in base alla media ponderata degli indici della manifattura e dei servizi, che ad agosto è sceso a 46,7 da 48,6 di luglio. Siamo al terzo mese consecutivo di contrazione della produzione, col maggior calo da novembre 2020. Dati negativi anche dalla Cina.

L'economia sembra deteriorarsi e con una velocità che sorprende gli operatori. Ciò potrebbe contrarre la domanda di petrolio. Adesso «con l'estensione del taglio della produzione – scrivono gli analisti di Ubs –, prevediamo un deficit di mercato di oltre 1,5 milioni di barili al giorno nel quarto trimestre. Pertanto, con le scorte petrolifere destinate a diminuire ulteriormente nei prossimi mesi, prevediamo che il Brent salirà a 95 dollari al barile entro la fine dell'anno». La faticosa soglia dei 100 dollari ma ci potrebbe volere del tempo per arrivarci. Davide Tabarelli, presidente di Nomisma Energia, non appare particolarmente sorpreso dalla decisione presa. «Da mesi sappiamo che il mercato

è "corto", con poca capacità produttiva, che i prezzi aumentassero era probabile. I 100 dollari al barile per il momento sono lontani. Se l'Arabia proseguirà su questa strada, e nel caso la domanda salga i 100 dollari potrebbero arrivare e la benzina, di conseguenza, potrebbe arrivare a quota 2-2,10 euro».

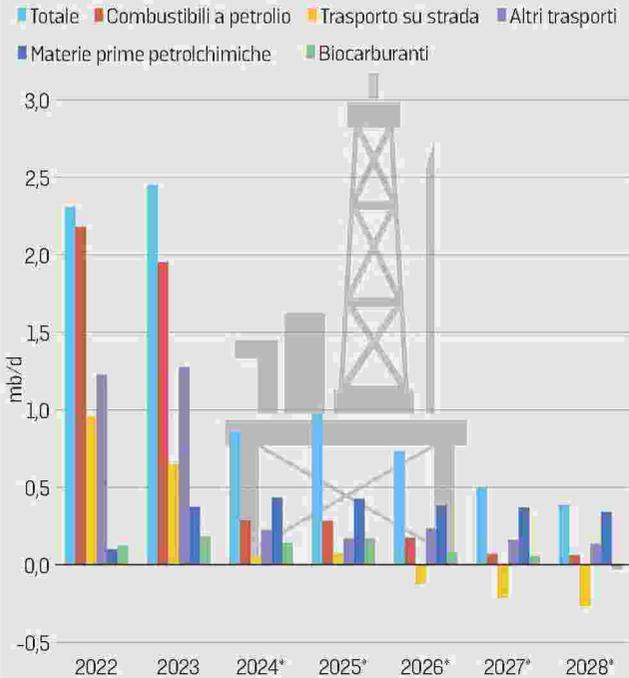
Ora si viaggia attorno a una media di 1,960 euro per la benzina e di 1,865 euro per il diesel, entrambi in modalità self, come emerge dalle elaborazioni di Quotidiano Energia. Dietro l'angolo ci sono nuovi rincari. Il governo, per contro, avrà poco margine di manovra per sostenere le famiglie alle prese con il nuovo salasso. Per non parlare dei ricasci sull'inflazione. Dire quando il petrolio possa arrivare a quota 100 dollari è però complicato. «La stima di base di Nomisma Energia – prosegue Tabarelli – considera la possibilità di raggiungere tale soglia per giugno del prossimo anno. Ma se la Cina dovesse riprendersi senza che gli Usa spingano sulla produzione interna, non è esclusa un'accelerazione». —

**I produttori vogliono sostenere l'oro nero a fronte della debolezza dell'economia globale**

**Tabarelli (Nomisma)  
"Quota 100 dollari sarà raggiunta a giugno dell'anno prossimo"**

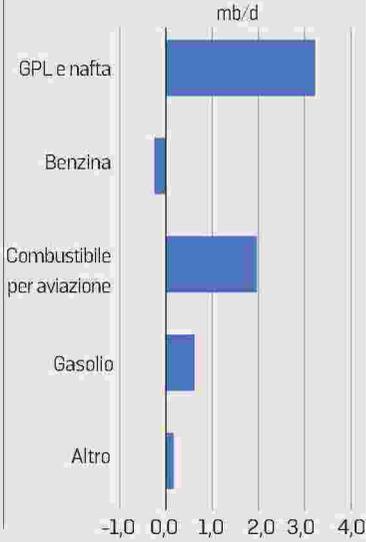
## LA DOMANDA GLOBALE DI PETROLIO AL 2028

### Crescita annuale, 2022-2028



Fonte: Iea - Oil market report 2023 (\*stime)

### Crescita cumulativa per carburante, 2022-2028



Gennaio 2023  
**Brent**  
**77,8 dollari**  
**al barile**

Oggi  
**Brent**  
**90,2 dollari**  
**al barile**

+16%

WITHUB

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



## Milano accoglie gli Emirati per aumentare gli scambi

di Luca Carrello

**L**a Dubai Chamber of Commerce and Industry sbarca a Milano per aprire le porte degli Emirati Arabi Uniti alle aziende italiane attraverso l'iniziativa International Partner Network. Si tratta di una piattaforma dedicata alla condivisione di idee che ha l'obiettivo di accrescere la cooperazione con 50 mercati selezionati nel mondo. In particolare, uno degli scopi è promuovere Dubai come polo manifatturiero grazie alle agevolazioni concesse dal governo locale, che favoriscono l'interscambio.

Tra le aziende italiane che domani e venerdì incontreranno gli emissari della Dubai Chamber of Commerce and Industry figurano il gruppo

Fontana, Filtrex, gruppo Sapio, BioRep, Eni Rewind, Confindustria Cisambiente, Altagama e Università Bocconi. La delegazione, inoltre, sarà ricevuta dall'Assessore allo Sviluppo Economico di Regione Lombardia, Guido Guidesi. «Ancora una volta, dopo Investopia, gli Emirati Arabi Uniti scelgono Milano e l'Italia», dichiara Giovanni Bozzetti, presidente di Efg Consulting, referente unico per l'Italia della Dubai Chamber of Commerce and Industry. «Questo suggella non solo il forte legame tra quel mercato e i prodotti e servizi del Made in Italy, ma conferma l'importanza del nostro Paese quale porta di accesso per i mercati europei, oltre a rilanciare l'amicizia e le relazioni economiche tra l'Italia e Dubai». (riproduzione riservata)



## Numeri in crescita per il Salone Nautico di Genova

di Franco Canevesio

**B**en 1.043 brand esposti, il 4,5% in più rispetto al 2022. Un totale di imbarcazioni che supera le mille unità da 2 a 40 metri di lunghezza con 184 novità in esposizione, anch'esse in aumento: +9,5% rispetto al 2022. Barche che avranno a disposizione 143 posti in più in acqua grazie all'apertura dei nuovi canali. Sono questi i numeri della 63esima edizione del Salone Nautico Internazionale di Genova in programma dal 21 al 26 settembre, organizzato da Confindustria Nautica e dalla partecipata I Saloni Nautici. «L'evento rappresenta l'industria della nautica da diporto in continua crescita», spiega Saverio Cecchi, presidente di Confindustria Nautica. «Le previsioni parlano di un superamento di 7 miliardi di fatturato del comparto e di un

export che genera numeri da record». I dati ufficiali saranno forniti il 21 nella nuova edizione di Nautica in Cifre, realizzata dall'Ufficio Studi di Confindustria Nautica con Fondazione Edison.

«Il Nautico di Genova è stato il primo salone», prosegue Cecchi. «Con il termine dei lavori di ristrutturazione del Waterfront sarà una piattaforma unica al mondo per il settore».

«Il Salone sarà contenitore di formazione con il programma dei convegni Forum23 che quest'anno avrà il patrocinio della Commissione, e veicolo per affermare il made in Italy con il progetto Italian StartUp, realizzato con Ice Agenzia», aggiunge Marina Stella, dg di Confindustria Nautica. «Il Salone nautico dà visibilità al meglio della nautica internazionale: lo fa con la quarta edizione dei Design Innovation Awards, la cui giuria internazionale presieduta da Maria Porro, presidente del Salone del Mobile di Milano, esaminerà oltre 90 candidature per premiarne innovazione, funzionalità e sostenibilità». (riproduzione riservata)



# Nord Est, l'hotspot si farà (ma non subito)

FRANCESCO DAL MAS

Trieste

**A**vanti, dunque, con l'accoglienza diffusa. Da Trieste a Treviso. Anche se la cosa fa discutere. A Muggia, l'ultima cittadina sul confine con la Slovenia, il ministro dell'Interno Matteo Piantedosi conferma l'hotspot, ma - premette - se ci saranno le condizioni imprescindibili. Il tema «era in agenda - ha detto - perché se ne parlasse e se ne discutesse. Lo faremo rispettando tutte le sensibilità». Dall'altra parte del Nord Est, intanto, il vescovo di Treviso, monsignor Michele Tomasi, va in visita all'ex caserma Serena dove incontra 600 profughi insieme al sindaco Mario Conte. E al primo cittadino (leghista, presidente veneto dell'Ance) viene consegnato un elenco di 50 nominativi pronti a mettersi in gioco con qualche lavoro. Pieno il sostegno della diocesi, con lo

stesso vescovo che conferma la disponibilità delle parrocchie a cercare in proprio forme di accoglienza.

L'ipotesi hotspot, dunque, frena, sia in Friuli Venezia Giulia che in Veneto. Dopo le contestazioni legate alla possibile scelta di Jalmicco, in Friuli, presso un'ex caserma, l'inquilino del Viminale mette le mani avanti: «Adesso vedremo - ha detto infatti -, ma l'importante è raccogliere le preoccupazioni dei territori, anche se tutto viene fatto nella logica di gestire i flussi al meglio. Questo non è un territorio abbandonato». Sarebbe quindi meglio realizzare le strutture nelle zone di confine, come Trieste? «Sì, le zone di confine sono divalenza nella gestione del fenomeno, però bisogna trovare compatibilità sia di strutture che di luoghi». E' dunque un progetto imminente - insistono i giornalisti - quello dell'hotspot? «Era ed è

in agenda per la discussione» ha risposto il ministro. Accanto a lui, il presidente della Regione, Massimiliano Fedriga, si è limitato a sollecitare che i profughi vengano tolti dalle strade e dalle piazze per una sistemazione finalmente dignitosa. A Treviso, intanto, il sindaco Conte si è visto consegnare dal presidente della Cooperativa «Nova facility», Gianlorenzo Marinese, che dal 2015 si occupa dell'accoglienza dei profughi presenti all'ex caserma Serena una lista di migranti con indicate le loro competenze lavorative ed esperienze: un modo per far incontrare domanda e offerta di lavoro e arrivare così ad una vera integrazione degli ospiti. Confindustria ed altre categorie economiche hanno già dimostrato la loro disponibilità. L'idea è quella di realizzare una sorta di ufficio di collocamento all'ex Serena. «Dietro queste mura si vede un'ordina-

ta convivenza di persone che ricevono accoglienza, viene rispettata e favorita la loro dignità» ha riconosciuto il vescovo Tomasi che era presente col sindaco. «Cercano di fare il possibile, insieme, per un futuro migliore, per loro e le loro famiglie: è un momento colorato di vita, per me è stato davvero importante venire qui perché è una realtà della Diocesi che è bene che ci sia. E' bene che ci sia l'accoglienza, poi le forme sono tante, dobbiamo aiutarci tutti davvero per essere persone che imparano ad essere fratelli e sorelle di tutti. La fraternità è un impegno, ma è possibile. Non è uno scherzo per nessuno essere qui, ma la maggior parte delle persone vuole imparare e avere la possibilità di farlo». Il prossimo 20 settembre una delegazione di migranti della «Serena» sarà in Vaticano per incontrare papa Francesco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministro dell'Interno, Piantedosi, ieri a Muggia, nel Triestino, con il governatore Fedriga durante una cerimonia pubblica / Ansa



## MADE IN ITALY

## La nautica punta il record di 7 miliardi di fatturato A Genova è tutto pronto per il 63esimo Salone

DINO FRAMBATI

Genova

**D**al 21 al 26 settembre Genova sarà vetrina mondiale della nautica da diporto con il 63esimo Salone Nautico, che presenta oltre mille imbarcazioni da 2 a 40 metri per 1043 brand presenti, il 4,5% in più rispetto all'edizione passata.

Ma il dato più interessante è che in un momento non facile per l'economia, il diportismo italiano vanta un fatturato sempre in crescita e destinato a superare, entro fine anno, 7 miliardi di euro (6,6 lo scorso anno), derivante per oltre la metà dall'export, dove il settore rappresenta un autentico fiore all'occhiello del made in Italy. Lo ha sottolineato il presi-

dente Confindustria Nautica Saverio Cecchi, mentre la direttrice generale Marina Stella ha indicato che la rassegna è pure occasione di incontro tra imprenditori del settore, definiti "lungimiranti", con istituzioni, governo e rappresentanze internazionali. Tre i ministri che hanno ufficialmente annunciato la loro presenza al Nautico, il vice premier Salcini, Urso (Imprese) e Guido Crosetto, alla Difesa.

«Oggi siamo primi nei superyacht, primi nei mezzi pneumatici sopra i 10 metri, primi negli accessori - ha aggiunto. Ora vogliamo diventare numeri uno anche negli eventi espositivi» ha aggiunto Cecchi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MISSIONE IN ROMANIA

# Grano ucraino, il dilemma dell'Ue

Si studia un'alternativa per aggirare la guerra, ma c'è chi chiede più restrizioni

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** Le istituzioni europee e quelle ucraine continuano a lavorare per ridurre l'impatto che l'invasione russa sta comportando negli scambi commerciali del mar Nero e dell'Europa orientale. I problemi più evidenti riguardano la navigazione nel mar Nero, con la recente decisione russa di non rinnovare il cosiddetto accordo sul grano, che aveva garantito la creazione di corridoi umanitari per le navi. Recentemente l'Ucraina aveva dichiarato unilateralmente la creazione di un corridoio di questo tipo e una nave portcontainer ferma nel porto di Odessa dal febbraio 2022, la Joseph Schulte, era riuscita a raggiungere la Turchia. Nei giorni scorsi è stata annunciata la partenza dal porto di Pivdennyi, vicino a Odessa, sempre lungo un corridoio umanitario ucraino, di altre due navi portarinfuse che erano state bloccate nel febbraio 2022 dall'invasione. Intanto in Polonia si sono verificati malfunzionamenti alla rete ferroviaria che hanno creato problemi a venti convogli e portato alla decisione di fermare il traffico ferroviario merci nell'area di Stettino. In particolare le segnalazioni radio sono state disturbate e sarebbe stato trasmesso un brano dell'inno nazionale russo, motivo per il quale le Ferrovie polacche ritengono che si tratti di sabotaggio da parte di Mosca, legato alla guerra in Ucraina.

La Commissione europea ha istituito una piattaforma congiunta di coordinamento sulle esportazioni dell'Ucraina per lavorare a stretto contatto con Paesi tra cui Romania, Moldavia e Ucraina per migliorare il transito e il flusso di merci da e verso l'Ucraina lungo corridoi umanitari.

La Piattaforma sta lavorando su soluzioni pratiche per rimuovere i colli di bottiglia e accelerare il traffico per consentire all'Ucraina di esportare grano attraverso l'Unione europea come alternativa ai porti del mar Nero. Nell'ambito dei lavori della piattaforma, un gruppo di esperti della Commissione europea, ha visitato la Romania, in particolare le città di Costanza e Galatsi, il 1° e il 2 settembre per discutere come migliorare la capacità del corridoio del Danubio (in particolare i porti del Danubio, il porto di Costanza e il canale di Sulina). Sono state fatte visite alle strutture portuali e incontri con amministrazioni pubbliche, operatori, trasportatori e trader. Le discussioni si sono concentrate sui mezzi per affrontare i colli di bottiglia, aumentare la capacità di movimentazione, migliorare il transito e razionalizzare le procedure e i controlli. A Galatsi, il team di esperti ha visitato il porto e incontrato i rappresentanti dell'amministrazione del Danubio, delle autorità portuali di Galatsi e dei piloti. A Costanza, il team di esperti ha visitato il porto e incontrato i rappresentanti del governo rumeno, dell'Autorità portuale di Costanza e delle dogane, operatori, trasportatori e trader di cereali.

Ma Bruxelles deve fare i conti anche con il protezionismo: il 15 settembre scade la deroga a cinque stati (Bulgaria, Ungheria, Polonia, Slovacchia e la stessa Romania) che hanno imposto restrizioni all'import di grano ucraino per proteggere i propri agricoltori. L'Ungheria ha già chiesto che le restrizioni vengano prorogate, mentre la Polonia ha detto che non rispetterà la scadenza.

©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



■ È L'AUSPICIO DEL DEPUTATO DI FRATELLI D'ITALIA IN VISTA DELL'INCONTRO FRA GOVERNO E IMPRESE

# De Bertoldi: «Equo compenso, convocare anche le professioni»

La prossima settimana il governo incontrerà i rappresentanti delle imprese (Abi, Ania, Assonime, Confindustria e Concooperative) sul tema dell'equo compenso per i professionisti. Andrea de Bertoldi, membro della commissione Finanze di Fratelli d'Italia, e coordinatore della Consulta dei parlamentari commercialisti, auspica che «all'incontro richiesto da parte del mondo imprenditoriale, e previsto al ministero della Giustizia il prossimo 12 settembre, vengano invitate tutte le rappresentanze delle professioni;

il confronto deve, infatti, avvenire nell'interesse nazionale alla presenza di ognuno degli interlocutori interessati dalla normativa». De Bertoldi ricorda che l'equo compenso dei professionisti è «fortemente voluto da Giorgia Meloni e da Fratelli d'Italia con la legge approvata ad inizio Legislatura, non rappresenta alcun problema per le imprese, e comunque siamo fieri di aver tutelato l'equità dei compensi dei professionisti italiani, garantendo così pure la qualità delle prestazioni, piuttosto che contribuire ad

accrescere vieppiù gli utili delle grandi multinazionali del settore. Certamente, come ogni legge, sarà possibile applicare dei correttivi per evitare distorsioni non volute, ma ritengo sia assolutamente necessario garantire ai liberi professionisti pagamenti corrispondenti alla quantità e alla qualità del lavoro che svolgono; ciò significa tutelare soprattutto i più deboli, i più giovani, o quanti operano nelle zone di periferia, che sono spesso vessati da controparti aventi grande forza contrattuale».



## VERSO LE ELEZIONI

# Europee, rebus sbarramento «Ridurlo al 3%? Va alzato»

*Lega e Fi compatti. Iv: «Noi siamo per il 4%»*

*Malan (Fdi): «Parliamone ma non è prioritario»*

**Francesco Boezi**

■ Fratelli d'Italia allontana le voci sull'abbassamento della soglia di sbarramento per le elezioni europee. Interpellato da *il Giornale*, Lucio Malan, capogruppo di Fdi al Senato (il luogo dove secondo alcuni starebbe per scattare il «blitz» per il 3%), è netto: «Non abbiamo una posizione sullo sbarramento perché non esiste una proposta concreta. Quando e se ci sarà, valuteremo. Smentisco alcune ricostruzioni giornalistiche secondo cui ci sarebbe addirittura una intesa totale sul diminuire la soglia di sbarramento. I tempi tecnici esistono ma non sono lunghissimi. Qualora arrivasse una proposta, lo ripeto, valuteremo». In un'altra circostanza, Malan ripete che passare dal 4% al 3% non è una «priorità». In ogni caso qualunque eventuale novità in materia verrà valutata con gli alleati di maggioranza, assicura.

Forza Italia e Lega non concordano con l'ipotesi del 3%, anzi. Per Fulvio Martusciello, capogruppo azzurro al Parlamento Ue, bisognerebbe alzare l'asticella per ottenere degli scranni a Strasburgo e Bruxelles. «L'Europa ha bisogno di grandi famiglie, di grandi gruppi per le fondamentali scelte che si andranno a compiere, non ha bisogno di micro partiti. Discutiamo, piuttosto, di alzare la soglia di ingresso», dichiara. La riunione di maggioranza è prevista per oggi. Ma si discuterà soprattutto di aiuti alle famiglie e di manovra di Bilancio: pochi gli spazi per i tecnicismi. Anche la Lega è ferma sulla sua posizione: «Pensare di abbassare la soglia di sbarramento prevista per le elezioni europee dal 4% al 3%, così come si legge in alcune testate giornalistiche, favorisce l'eccessiva fram-

mentazione partitica, che riduce la rappresentatività, e conseguentemente la forza delle posizioni italiane a Bruxelles», osserva Annalisa Tardino, europarlamentare e commissario del Carroccio in Sicilia. Concetto già esposto da una nota ufficiale del partito guidato da Matteo Salvini: «La modifica della legge elettorale non è una priorità, ma soprattutto è giusto che gli Italiani scelgano i propri rappresentanti senza che ci siano aiutini». Peraltro la Lega pensa a sua volta sia meglio alzare la soglia: «Chi ha i voti, ottiene il seggio. Peraltro, in teoria sarebbe più ragionevole alzare la soglia: consentirebbe di limitare la frammentazione politica che rende il Paese più debole», dicono da via Belierio.

Il invitato di pietra di tutta questa storia, per alcuni, è Iv di Matteo Renzi, che Maurizio Gasparri tira in ballo. «Chi non ha consenso adeguato non può trovare nelle leggi da correggere il consenso che non ha più nel Paese. Se Renzi non ha voti nel Paese si rassegni e faccia più conferenze in Arabia Saudita», attacca il senatore azzurro. Risponde la coordinatrice nazionale e senatrice d'Iv Raffaella Paita. Per la renziana, l'esponente di Forza Italia avrebbe dovuto leggere «la dichiarazione di Italia viva che si dice contraria ad abbassare la soglia di sbarramento al 3%. Noi non abbiamo paura del voto dei cittadini, la soglia deve restare al 4%. Insomma, Gasparri ci ha regalato anche oggi una delle sue consuete figuracce», incalza la Paita. Le altre opposizioni si differenziano sull'argomento. Se Alleanza Verdi-Sinistra è del tutto favorevole, per ovvie ragioni, ad abbassare la soglia di sbarramento, il Pd di Elly Schlein e il Movimento 5 Stelle nicchiano. I dem soprattutto si concentrano su un'altra ipotesi ventilata

dalle cronache: lo scorporamento in due collegi per la Sicilia e la Sardegna. «Siamo di fronte ad un atto di arroganza e di preservazione del potere, da parte del governo Meloni e della maggioranza di centrodestra, che sfocia nell'abuso antidemocratico», dice Anthony Barbagallo, segretario per la Sicilia del Pd. Ma a conti fatti, l'ipotesi della diminuzione della soglia al 3% non è concreta.

### GLI AZZURRI

**Il capogruppo Martusciello:  
«No ai micro-partiti in Ue,  
c'è bisogno di grandi famiglie»**



l'intervista » Adolfo Urso

# «Sull'auto elettrica l'aria europea è girata anche grazie all'Italia»

«Ora in tanti condividono ciò che dicevamo noi per primi. Con Le Maire piena sintonia»

**Pierluigi Bonora**

■ Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy, a tutto campo sui temi bollenti automotive: elettriche sì, elettriche no; l'asse con Francia e Germania; la concorrenza sleale cinese; il tavolo Stellantis; gli ecobonus da rivedere. Un incontro concomitante ai mille dubbi che cominciano ad assalire politici e top manager del settore sulla bontà del piano Ue che prevede, dal 2035, il «tutto elettrico». L'eurocommissario Thierry Breton, per esempio, ha giudicato «troppo alti i costi di produzione» e rilevato come «una quota importante di europei non si potrà permettere un'auto elettrica».

**Ministro Urso, con l'uscita di scena del vicepresidente Ue, Frans Timmermans, promotore di questa complessa rivoluzione verso l'elettrico, si è indebolita la posizione ideologica di Bruxelles?**

«Già negli ultimi dossier affrontati nelle varie sedi Ue è cresciuto l'asse di coloro che, come l'Italia, riteneva questa politica ideologica assolutamente contraria agli interessi industriali e occupazionali della stessa Unione».

**Di conseguenza?**

«Gli ultimi dossier sono passati per un soffio con una opposizione che via via sta diventando maggioranza. E tanto più lo sarà con le elezioni del

2024 quando è verosimile che nell'Europarlamento le forze contrarie a questa visione ideologica saranno ben più rappresentative. L'Italia si è imposta e tanti altri Paesi ora condividono ciò che noi, per primi, avevamo subito affermato».

**Come vede il futuro?**

«Bisogna mantenere la possibilità, per un certo periodo, di produrre e vendere auto *e-fuels*, ma anche *bio-fuels*, e qui Eni sta facendo passi da gigante. E ciò in attesa che l'elettrico diventi più efficiente e accessibile».

**Avete avviato un tavolo con Stellantis con l'obiettivo preciso di far crescere la produzione in Italia.**

«Ritengo sia sempre più sostenibile il nostro progetto per far sì che aumentino gli investimenti in ricerca, modelli innovativi, anche elettrici, allo scopo di aumentare rapidamente la produzione, tutelando la filiera italiana con i suoi forti livelli occupazionali e orgoglio del Made in Italy».

**Quando prevede l'intesa con Stellantis?**

«Si stanno definendo gli ultimi aspetti del piano da sottoscrivere; mi auguro entro il mese, per dare subito avvio a quel tavolo Stellantis in cui sarà possibile definire l'accordo di sviluppo tra governo e azienda, con la partecipazione dei sindacati, di Anfia e delle Regioni che ospitano gli im-

pianti del gruppo. C'è una tendenza da invertire: da 20 anni la produzione di veicoli in Italia si è notevolmente ridotta. Sono ottimista».

**Anche gli altri Paesi, dove si trovano le fabbriche del gruppo, stanno premendo per avere più modelli.**

«Questo accordo di sviluppo avrebbe dovuto farlo il governo testimone della nascita di Stellantis. Oggi si fa quello che si sarebbe dovuto dare qualche anno fa, ma che altri governi hanno già attuato. Con il collega francese, il ministro Bruno Le Maire, c'è sintonia nel voler convincere l'Ue sulla necessità di tutelare l'industria europea».

**Con quali azioni?**

«Per esempio, abbiamo siglato con altri sette Paesi, tra cui la Francia, una lettera sull'Euro 7 che, come è stato concepito dalla Commissione, è irrealizzabile e non sarà mai realizzato, soprattutto dopo le dimissioni di Timmermans. La sua delega è stata assegnata ad altri commissari che credo abbiano una visione meno ideologica».

**Intanto i cinesi...**

«Mi aspetto che arrivi, a breve, una misura commerciale a tutela delle imprese, del lavoro e degli standard ambientali verso chi non risponde alle stesse dinamiche e fa concorrenza sleale».

**I rapporti di forza nell'Ue?**

«Con Le Maire mi sento spesso, ma anche con il tede-

sco Robert Habeck. Italia, Francia e Germania sono i Paesi big dell'auto nell'Ue».

**In Italia si attende la razionalizzazione degli ecobonus, affinché siano resi più funzionali.**

«La rimodulazione avverrà entro l'anno, proprio per sostenere la produzione italiana. È tra i temi dei tavoli in corso».



### PRODUZIONE

L'accordo di sviluppo per Stellantis procede a passo spedito

### EMISSIONI

Il progetto Euro 7 era ideologico, è naufragato, non sarà mai realizzato

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



L'EREDITÀ PESANTE DI CONTE

## Il Superbonus complica la manovra Caccia a nuove risorse dalle rendite

Gian Maria De Francesco a pagina 6

LE MOSSE DEL GOVERNO

# IL VERTICE DI MAGGIORANZA

## Manovra tutta in salita per colpa del Superbonus Giorgetti mira alle rendite per trovare nuove risorse

**Il sottosegretario Freni: «Senza quei 100 miliardi di costi avremmo già tagliato il cuneo fiscale e potenziato la sanità»  
Giro di vite sulla rivalutazione delle pensioni e norme sugli extraprofiti per fare cassa. Allo studio un bonus benzina**

Gian Maria De Francesco

■ «Nella nostra idea il Superbonus deve tutelare chi i lavori non se li potrebbe permettere, non chi se li può permettere e magari così non li paga». Il sottosegretario all'Economia, Federico Freni, ieri ha ribadito l'intenzione di correggere la misura che sta drenando oltremodo le risorse disponibili per la prossima manovra. «Se oggi potessimo spendere 100 miliardi, quanto più o meno ci costerà alla fine il Superbonus, abatteremmo enormemente il cuneo fiscale, rifinanzieremmo completamente "Industria 4.0" e avremmo la sanità migliore d'Europa per i prossimi anni», ha aggiunto elencando così le priorità degli interventi della legge di Bilancio. La conferma della fiscalizzazione degli oneri previdenziali (9-10 miliardi), gli interventi sulla spesa sanitaria (4

miliardi richiesti dal ministro Schillaci, inclusi i fondi per contratti e assunzioni) e gli sgravi per le imprese sono spese che a oggi il governo non è in grado di coprire interamente. Ecco perché Freni ha ripetuto che «se lo Stato dovesse portare a compimento tutto il Superbonus, così come risulta oggi dai cassetti dell'Agenzia delle Entrate, non so dove andremmo a finire».

Logico ipotizzare che oggi il vertice di maggioranza si orienti a correggere lo sgravio per le ristrutturazioni edilizie in funzione del reddito dichiarato anche se il pregresso continuerà a pesare come un macigno sia nella forma della detrazione decennale sia in quella dei crediti di imposta già scontati in fattura e rimasti incagliati. Tra gli altri temi posti dalle forze di maggioranza ci sono l'innalzamento delle pensioni minime chiesto da Forza Italia e la flessibilizzazione delle

uscite con Quota 103, Ape social e Opzione Donna.

Ma come si possono recuperare oltre 25 miliardi a fronte di richieste che si avvicinano a quota 35 miliardi e disponibilità di cassa non superiori a 7-8 miliardi? E soprattutto che cosa si dovrebbe fare se i prezzi energetici dovesse restare su livelli elevati visti i recenti rincari delle bollette del gas e del prezzo del greggio? Non è un caso che l'istituzione di un bonus carburanti per i redditi più bassi, richiesta dal ministro delle Imprese Adolfo Urso, resti un'opzione allo studio sul tavolo del governo.

Un primo indizio è stato fornito domenica scorsa dal ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, al Forum Ambrosetti di Cernobbio. «Stiamo osservando gonfiarsi i prezzi nei settori protetti rispetto a quelli più esposti alla concorrenza interna; perciò è doveroso parlare di rendite»,

ha dichiarato il titolare del Tesoro dinanzi a una platea di manager e imprenditori. Analogamente ha evidenziato come «in Italia nel 2022 ciascun occupato ha contribuito alla spesa pubblica per pensioni e sanità con circa 23.300 euro», un valore triplo rispetto a quelli di un omologo tedesco o spagnolo. Di qui la scelta di «premiare chi lavora e crea nuova ricchezza».

In quest'ottica interventi come la tassa sugli extraprofitto delle banche trovano giustificazione proprio nella natura riequilibratrice nei confronti di un settore che ha tratto vantaggio da una condizione transitoria (nel caso degli istituti di credito l'aumento dei tassi di interesse non controbilanciato da quello applicato ai conti correnti). L'esempio specifico di Giorgetti riguardava il settore alberghiero e quello della ristorazione nel quale i prezzi sono rimasti elevati anche quando le pressioni dei costi di produzione si erano sostanzialmente esaurite. Non è perciò irrealistico pensare che l'imposizione sui comparti a maggior redditività «indotta» possa aumentare come già si è scelto di fare per aziende dell'energia e banche proprio per finanziare misure a favore di lavoratori e produttori. Altre risorse (3-4 miliardi) provverranno da una revisione delle indicizzazioni all'inflazione delle pensioni.

Un problema non secondario è, tuttavia, il pressing di opposizioni e sindacati che chiedono più spesa pubblica «Non escludiamo nulla - ha detto ieri il segretario Cgil Maurizio Landini - non dobbiamo fare uno sciopero generale per dire che protestiamo, la mobilitazione deve provare a portare a casa dei risultati, non a caso andiamo in piazza il 7 ottobre».

## LANDINI SOFFIA SUL FUOCO

**Il segretario Cgil: «Non escluso lo sciopero generale per portare a casa i nostri obiettivi»**



PER SERRARE LE FILA DEL PARTITO

## Meloni cena con i parlamentari Fdi «Evitare assalti alla legge di Bilancio»

Fabrizio de Feo a pagina 7

### Giorgia serra le fila alla cena di Fdi «Evitiamo l'assalto alla legge di bilancio»

*L'incontro a Roma con i suoi parlamentari e ministri: «La situazione è complessa, dobbiamo correre di più». Oggi la riunione con gli alleati in vista della finanziaria*

**Fabrizio de Feo**

■ Serrare le fila in vista della ripresa autunnale. Aiutare il governo a concentrarsi sulle reali priorità, evitando la tentazione di ascoltare i micro-interessi. Disinnescare alla Camera e al Senato l'«assalto alla diligenza» così da non disperdere risorse. Concentrarsi sulle priorità strategiche come la conferma del taglio del cuneo fiscale e del sostegno al pagamento delle bollette così da evitare la perdita del potere d'acquisto da parte delle fasce più deboli. E, naturalmente, il piacere di ritrovarsi dopo le vacanze estive.

Giorgia Meloni si ritrova a cena al Teatro Brancaccio di Roma con parlamentari e ministri di Fratelli d'Italia. Un incontro organizzato dai gruppi di Camera e Senato, fissato per fare il punto in vista della ripresa dei lavori d'aula. Il presidente del Consiglio è alla vigilia di un altro incontro con tutta la maggioranza che si terrà oggi pomeriggio a Palazzo Chigi per avviare il confronto sulla manovra, ma il passaggio con il proprio partito ha ovviamente una valenza strategica perché dopo la prima Finanziaria - nella quale ha potuto contare ancora sull'ombrello della sospensione del Patto di stabilità - ora si va verso una manovra dai contorni più complessi, visto che il ritorno del rigore europeo è dietro l'angolo.

L'incontro al Brancaccio prepara il terreno verso la Nedef, la Nota di aggiornamento al documento di economia e finanza, la cui approvazione è prevista per il 27 settembre. Tra un mese e mezzo poi si celebrerà il primo «compleanno» dell'esecutivo, nato dopo la vittoria alle Politiche del settembre 2022. Una ricorrenza che cadrà nei giorni in cui l'esecutivo sarà nel vivo di una manovra che dovrà affrontare il conto salatissimo e superiore a

ogni previsione lasciato dal Superbonus.

Se finora i sondaggi hanno sempre premiato Fratelli d'Italia e la maggioranza, ora c'è la consapevolezza che ci si trova alla vigilia di un periodo più duro. «La situazione è complessa da maneggiare, abbiamo bisogno di correre di più per far correre di più questa Nazione» è il leit-motiv di Giorgia Meloni, espresso anche domenica in occasione del Gran Premio di Monza. I rapporti con i gruppi sono solidi e la guida di Tommaso Foti e Lucio Malan non registra crepe e incrinature nei rapporti interni. L'obiettivo, però, è rafforzare il partito, strutturarne in maniera più forte così da presentarsi al meglio alla prova delle elezioni europee del giugno 2024, una occasione storica per cambiare anche gli equilibri e la geografia politica del Parlamento di Strasburgo. Fratelli d'Italia punta a strappare un risultato importante e a diventare sempre più centrale e strategico all'interno di una alleanza forte - e negli auspici autosufficiente in termini numerici - con il Partito Popolare Europeo. Un cambiamento profondo in un'Europa che ha sempre faticato a esprimere una maggioranza vicina agli ideali di centrodestra. Anche in questo senso Giorgia Meloni ha molto apprezzato l'operazione di polizia scattata pochi giorni dopo la sua visita a Caivano e coordinata dal ministro Piantedosi. «Avevamo assicurato la bonifica di Caivano, dalle parole siamo passati ai fatti» il suo commento. «È un messaggio forte alla criminalità, ma anche il segnale che lo Stato c'è e non possono esserci zone franche». L'intenzione ora è quella di continuare a rafforzare la percezione di Fratelli d'Italia come «una forza tranquilla», per dirla con Gianfranco Rotondi, ma senza rinunciare ai capisaldi della propria proposta politica e ai temi identitari. Crescere sì, insomma, ma senza smarrire la strada e senza dimenticare le proprie origini.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**il Giornale**  
L'AVVIAZIONE ITALIANA È IN UNO DEI MIGLIORI STATI DEL MONDO

**DOPO USICA**  
**Amato riapre pure la strage di Bologna**

Il presidente della Repubblica ha una riunione con il premier. Il ministro della Giustizia ha una riunione con il ministro della Difesa. Il ministro della Giustizia ha una riunione con il ministro della Difesa.

**Giorgia serra le fila alla cena di Fdi**  
**«Evitiamo l'assalto alla legge di bilancio»**

Il segretario della Fratelli d'Italia ha una riunione con il ministro della Giustizia. Il ministro della Giustizia ha una riunione con il ministro della Difesa.

**LE MOSSIE DEL GOVERNO**

**IL VERTICE DI MAGGIORANZA**  
**Manovra tutta in salita per colpa del Superbonus**  
**Giorgetti mira alle rendite per trovare nuove risorse**

Il segretario della Fratelli d'Italia ha una riunione con il ministro della Giustizia. Il ministro della Giustizia ha una riunione con il ministro della Difesa.

## MARE DENTRO

# IL SALONE VUOLE ESSERE IL NUMERO UNO

Genova presenta la rassegna dedicata alla nautica e sfida tutta la concorrenza grazie alla nuova location disegnata da Renzo Piano. Cecchi (Confindustria): «Sarà Superbo come la città». Crescono brand e novità

■ Uno sguardo al passato (fatto anche di tanti momenti di difficoltà) e i numeri del presente per guardare al futuro. A un futuro da leader nel mondo. Il Salone Nautico Internazionale di Genova si presenta così, «Superbo come la città», per dirla con Saverio Cecchi, presidente di Confindustria Nautica che lo organizza.

Alla kermesse saranno presenti oltre mil-

le brand e mille imbarcazioni (con numeri in aumento costante ad ogni edizione), 143 barche in più in mare, grazie all'acqua che circonda il quartiere fieristico ridisegnato da Renzo Piano. E il settore continua a macinare record (fatturato a 7 miliardi). All'inaugurazione saranno presenti 3 ministri.

**Diego Pistacchi a pagina 6**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



QUEST'ANNO 143 BARCHE IN PIÙ, 3 MINISTRI ALL'INAUGURAZIONE E 1.043 ESPOSITORI

# Il Salone si fa Superbo: «Saremo il top al mondo»

*La location sempre più esclusiva circondata dal mare e un settore-boom lanciano Genova*

**Diego Pistacchi**

■ Il Salone Superbo. Genova come la Hollywood del mare. La nautica come la Fiat per Torino negli Anni Sessanta. Il presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi, il governatore Giovanni Toti e il sindaco Marco Bucci fanno quasi a gara a coniare la definizione per l'edizione numero 63 del Salone Nautico Internazionale che prenderà il via il prossimo 21 settembre a Genova. A mettere d'accordo tutti ci pensa lo stesso presidente della Regione che, riferendosi al «rimbrotto» rivolto con tanto di citazione di Petrarca da Cecchi a Bucci che non definisce mai Genova «la Superba», spiega che «se non lo fa è perché considera l'aggettivo riduttivo».

La realtà è che mai come quest'anno il Nautico si sente finalmente libero di fare il Nautico, di tornare ai fasti del passato e di andare oltre. «La prima edizione genovese del 1962, in pieno boom economico, era quella che aveva regalato agli italiani la spensieratezza di andare per mare scoprendo la nautica da diporto», ricorda il presidente Cecchi. In sessantuno anni l'evento ha passato momenti anche difficili, ha rischiato di chiudere, di essere portato via a Genova, spesso è stato «sopportato» dalla città. E nella presentazione di ieri, tutto questo passato è emerso nel ricordo di molti. Forse per la prima volta confinato però definitivamente proprio a «ricordo». «Adesso è la seconda rassegna a livello mondiale, ma vogliamo diventare la prima, e nel 2024 lo saremo per la location», assicura fiero il numero uno di Confindustria Nautica. Per-

ché sì, se nel 1962 il Salone era soprattutto una fiera campionaria che faceva conoscere le barche agli italiani, oggi «la realtà è che siamo cinque saloni in uno».

Una considerazione che tiene a debita distanza tutti gli altri eventi «concorrenti». Dusseldorf ha splendidi capannoni e grandi spazi, ma non ha il mare e non fa provare le barche, non regala al visitatore l'emozione di salpare. Cannes e Montecarlo, certo splendidi per location come Genova, ma non offrono un panorama completo di tutta la filiera della nautica.

E per l'appunto da quest'anno ormai anche la «casa» del Salone si presenta nella sua nuova veste, con i grandi lavori di innovazione prossimi al completamento, firmati dalla matita di Renzo Piano nel suo progetto del waterfront. Il Padiglione Blu, con tutto lo spazio espositivo a terra, è diventato un'isola, circondata dall'acqua dei canali, con 143 barche in più, ormeggiate alle banchine tutto intorno. L'acqua (salata, ci tiene a specificare Bucci) è quell'elemento che fa inorgogliersi Genova, e che Genova sceglie come base della propria crescita. «Guardo spesso al passato e scopro quanta strada abbiamo fatto - sottolinea Mauro Ferrando, presidente della Porto Antico -. Ma soprattutto noto come la crescita del Salone sia avvenuta insieme a tutta l'area della città». Un flashback che anche al presidente Toti offre consapevolezza. «Sono arrivato a governare questa Regione nel 2015, il sindaco Bucci è arrivato un paio di anni dopo. Se penso che prima, ogni volta ce ci avvicinava il Nautico mo prendeva un

senso di inquietudine. Erano i tempi in cui la nautica veniva punita dalle politiche del governo nazionali. Oggi mi viene il sorriso già a metà agosto».

Tutti assistono al sindaco Bucci che quando c'è da puntare in alto non ha rivali. Ed è così che sull'uso dell'aggettivo «superbo», che Cecchi vorrebbe regalare al Salone come alla città, si scatena il dibattito. Perché il presidente di Confindustria lo declina con tutta la positività usata da Petrarca nel decantare Genova, quindi con l'accezione «di eccezionale, magnifico, straordinario e superlativo». Il sindaco spiega che Genova prima doveva preoccuparsi di togliere anche ogni minimo significato negativo, che potesse far pensare a una città fino a qualche anno fa decaduta ma spocchiosa: «Ora stiamo riprendendoci la superbia», ovviamente non intesa come vizio capitale.

Considerazioni che nel giorno della presentazione del Salone Nautico, in una sede come quella del Palazzo del Principe, vengono puntellate dai dati, dai fatti. E dal sostegno complessivo che alla manifestazione arriva da diversi attori. Luigi Attanasio conferma l'impegno della Camera di Commercio ad accompagnare il Salone anche con tutti gli eventi esterni alla Fiera, a partire da «Genova Gourmet» in grado di presentare il meglio delle eccellenze anche in campo enogastronomico. E Lorenzo Galanti, direttore generale di Ice Agenzia, che è un po' il braccio operativo del sostegno all'export italiano nel mondo, introduce i primi numeri che raccontano come non sia esagerato usare sempre i su-

perlativi assoluti quando si parla di nautica. «Un settore che lo scorso anno ha chiuso con 7 miliardi di fatturato - sottolinea -, dei quali 3,3 derivanti dall'export. Una crescita talmente costante che, rispetto al 2021, era stata del 13%, ma rispetto al 2019, anno prima del covid, addirittura del +48%». Cresce la nautica, cresce il Nautico. Quest'anno a Genova saranno 1.043 i brand esposti (il 4,5% in più rispetto al 2022), oltre mille imbarcazioni tra 2 e 40 metri, 184 novità in esposizione (+9,5%). I mega yacht oltre i 24 metri rappresentano il 5,2%.

Numeri che non arrivano a caso, ma sono frutto di un impegno costante e della tenacia con cui Genova ha difeso il suo Salone e, conseguentemente, anche tutto il settore. «Confindustria Nautica segue il percorso di crescita delle aziende. Il Salone non è solo una vetrina, uno strumento di business - ricorda Marina Stella, direttore generale dell'associazione confindustriale -. La nostra attività è anche sempre un momento di confronto con il governo per le politiche a sostegno del settore. E non è un caso se al Salone, quest'anno, avremo tre ministri che interverranno all'inaugurazione». Per l'alzabandiera del 21 settembre hanno già confermato la loro presenza Matteo Salvini, ministro della Infrastrutture e dei Trasporti (ovviamente con il viceministro Edoardo Rixi che a Genova è di casa), Adolfo Urso, numero uno del dicastero del Made in Italy, e Guido Crosetto, responsabile della Difesa. Il mare in tutte le sue declinazioni. In una definizione unica: il Salone Nautico Internazionale di Genova.



**TUTTO PRONTO** La presentazione del Salone Nautico e, in alto, un rendering di quella che sarà la nuova «isola» del Padiglione Blu

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## Banche, in Parlamento il decreto extraprofitti

### IL PROVVEDIMENTO

ROMA Da martedì 12 iniziano le audizioni: tra le prime quelle di Abi e altri soggetti istituzionali sul decreto Extraprofiti, approvato dal Cdm del 7 agosto che ha sollevato la contrarietà degli istituti, chiamati a versare il 40% dei guadagni ottenuti nel 2021 e 2022 rispetto al 2023 in relazione al rialzo dei tassi che ha gonfiato il margine di interesse, con un tetto dello 0,1% degli attivi.

Ieri pomeriggio c'è stata la riunione congiunta dell'8ª Commissione (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) e 9ª Commissione (Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare) in relazione al decreto "asset", contenente gli Extraprofiti, allo scopo di incardinare il provvedimento e stilare il cronoprogramma. Come riferito da Luca De Carlo (Fdl), presidente della 9ª Commissione, la tabella di marcia prevede tappe serrate.

Entro stasera alle 18 dovranno essere presentate le richieste di audizione che si aggiungeranno all'elenco istituzionale: spetterà ai due presidenti (Claudio Fazzone dell'8ª e De Carlo), di concerto con i relatori (Roberto Rosso di Forza Italia e Giorgio Maria Bergesio della Lega) decidere chi dovrà essere ammesso. Quasi certamente, trattandosi della Commissione Industria, vorranno audire oltre l'Abi, Bankitalia, anche Confindustria, le rappresentanze delle imprese come Confedilizia, associazioni degli artigiani, della cooperazione, Agenzia delle Entrate. Poi entro mercoledì 13 alle ore 13 dovranno essere depositati gli emendamenti che costituiscono

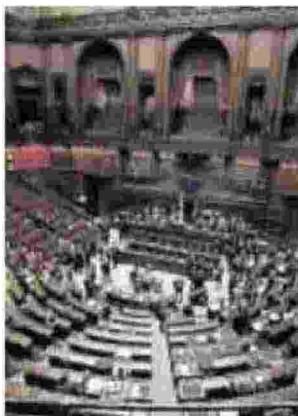
la parte più rilevante dell'intera procedura.

### LE PRENOTAZIONI

In relazione alle audizioni, quasi certamente a ridosso del confronto con l'associazione delle banche presieduta da Antonio Patuelli, si riunirà il Comitato di presidenza: una riunione di questo organo ristretto è già in calendario per giovedì 14, ma potrebbe essere spostata. Venendo agli emendamenti, Forza Italia, per bocca del leader Antonio Tajani ha preannunciato modifiche per definire la tassa una tantum, introdurre la deducibilità, escludere le banche di territorio e i rendimenti dei titoli di stato.

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'aula della Camera

**PARTONO MARTEDÌ  
LE AUDIZIONI  
DI ABI, BANKITALIA  
E CONFINDUSTRIA,  
ENTRO MERCOLEDÌ  
GLI EMENDAMENTI**



Rapporto Adapt, a cura di Michele Tiraboschi (Cnel), che collaborò con Marco Biagi

# Il salario minimo è un bluff

## La proposta è incostituzionale. I salari non sono fermi

DI CARLO VALENTINI

«Il confronto politico sul salario minimo per legge è affrontato con un eccessivo grado di astrazione. È questa una delle ragioni dell'estrema polarizzazione del dibattito su una materia che, di per sé, è caratterizzata da un elevatissimo tasso di complessità tecnica. Le numerose proposte di intervento legislativo, che si susseguono con insistenza da dieci anni a questa parte, sembrano infatti non conoscere le reali dinamiche dei trattamenti retributivi nei diversi settori economici e produttivi che sono oggi governate da una ricca e diversificata contrattazione collettiva di livello nazionale. Sollecitare un intervento legislativo sui salari senza conoscere l'attuale struttura e composizione non può portare a nulla di buono rispetto a un'emergenza che certamente esiste e che, tuttavia, impone interventi che vadano oltre gli slogan e le bandiere politiche».

Michele Tiraboschi è docente al Dipartimento Economia dell'università di Modena-Reggio Emilia, è componente del Cnel (che dovrà esprimere sul salario minimo il parere che è stato chiesto dal governo), era uno dei più stretti collaboratori di Marco Biagi, il giuslavorista (insegnava all'ateneo modenese) ucciso dalle Nuove Brigate Rosse nel 2002 perché stava approntando, per conto del governo Berlusconi, la riforma

del mercato del lavoro, introducendo più flessibilità.

Tiraboschi è anche il coordinatore scientifico di Adapt, l'associazione di studi sul lavoro fondata da Biagi, che ha dedicato al salario minimo il suo ultimo dossier: «Anche a prescindere dal problema delle voci che, in base a questa proposta di legge, concorrerebbero o meno a quantificare il trattamento economico di 9 euro lordi, se cioè il minimo tabellare o il minimo contrattuale, le questioni da affrontare e risolvere sono ben più numerose e complesse: la proposta intende fis-

**La proposta dice: «Il trattamento economico minimo orario stabilito dal Contratto nazionale, non può comunque essere inferiore a 9 euro lordi». «Ciò» dice Tiraboschi, «è perentoriamente precluso dalla nostra Costituzione che vieta al legislatore di imporre alcun obbligo ai sindacati e conseguentemente ai sistemi di contrattazione collettiva»**

sare, in capo ai datori di lavoro, l'obbligo di una tariffa minima legale o sta anche imponendo un obbligo ai contratti collettivi di lavoro chiamati a non derogare alla tariffa indicata nella proposta? Le intenzioni dei proponenti, seppure non chiarissime, sembrano orientate verso questa seconda direzione. Infatti si legge testualmente: «Il trattamento economico minimo orario stabilito dal Contratto nazionale, non può comunque essere inferiore a 9 euro lordi». Ciò è perentoriamente preclu-

so dalla nostra Carta costituzionale che vieta al legislatore di imporre alcun obbligo ai sindacati e conseguentemente ai sistemi di contrattazione collettiva».

Secondo il rapporto la proposta di legge presentata in parlamento è un bluff: tanto rumore ma intervenire in questo modo non serve a nulla. Inoltre non è vero che la contrattazione sia in crisi e i salari fermi: «Rispetto al dibattito pubblico il punto è capire se una materia così complessa possa essere affidata al legislatore, quantomeno con riferimento al nodo dei mi-

nimi salariali, o se la materia possa e debba essere ancora affidata a una contrattazione collettiva che è certamente chiamata a legare il tema dei salari a quello della produttività. Una nota del Centro Studi Confindustria evidenzia come tra il 2000 e il 2020 nel manifatturiero italiano i salari reali siano cresciuti del 24,3%, in linea con la variazione cumulata della produttività del lavoro, pari al 22,6%. La crescita dei salari reali in tale periodo è stata pressoché in linea con quella registrata in Francia (+25,3%) e superiore a quella della Germania (+18,1%) e della Spagna (14,4%). In questi Paesi, però, la produttività del lavoro è cresciuta molto più che in Italia».

Rimane una fascia di lavoro marginale ma non troverebbe beneficio da una legge: «Circa 4 milioni di dipendenti (il 29,5% del totale) sono a bassa retribuzione an-



Michele Tiraboschi

nua. Di essi solo 282mila a tempo pieno e indeterminato, gli altri hanno tipologie contrattuali flessibili. Quindi il «lavoro povero» non è legato a salari contrattuali orari bassi ma al fatto che i lavoratori non lavorano a tempo pieno e non per tutto l'anno. Inoltre su questi dati potrebbe incidere fortemente il lavoro irregolare».

È quindi sui contratti di lavoro di breve durata che bisognerebbe intervenire per contrastare il lavoro povero. Commenta Tiraboschi: «Come giustamente scriveva Ezio Tarantelli, in una lezione purtroppo oggi dimenticata, «un sistema di relazioni industriali è un sistema complesso di regole non un sistema di regolamentazione del salario. Il volerlo ridurre a un sistema di regolamentazione del salario denuncia una comprensione solo parcellare di un sistema socio-politico ben più complesso».

Sul salario minimo legale il nodo «politico» della questione è tutto qui e persi-

stere nella ricerca di una soluzione legislativa significa non aver compreso le ragioni più profonde e ancora attuali di quello che lo stesso Tarantelli aveva definito nei termini di un vero e proprio sfascio del nostro sistema di relazioni industriali, con una sostanziale marginalizzazione dei corpi intermedi che, indubbiamente, non hanno fatto molto per cercare di ritornare al centro dei processi economici e sociali. La verità è che, nel medio periodo, i salari reali degli italiani si possono alzare soltanto aumentando la produttività, evitando ovviamente che il valore aggiunto venga trasferito altrove. A conferma che il problema e la possibile soluzione della questione salariale è tutta nelle mani degli attori del nostro sistema di relazioni industriali e non certo della politica».

Per quanto riguarda i livelli retributivi, i dati Istat (novembre 2020) rilevano retribuzioni contrattuali orarie lorde da un minimo di 6,15 euro degli operai agricoli con la qualifica più bassa ad un massimo di 56,85 euro per le figure apicali del settore del credito, con un valore medio di 14,00 euro. Concludono Tiraboschi e il rapporto Adapt: «Con l'introduzione di un minimo tabellare orario obbligatorio per legge pari a 9 euro lordi (giuridicamente impraticabile) non si interverrebbe soltanto sui salari dei lavoratori inquadri nei livelli più bassi ma si finirebbe per creare, più o meno consapevolmente, uno squilibrio che investirebbe, di riflesso, tutti gli altri livelli dei sistemi retributivi contrattuali vigenti».

© Riproduzione riservata



## Equo compenso, commercialisti al tavolo

Il ministero della giustizia aggiunge un posto al tavolo del 12 settembre, in cui si discuterà del possibile «restyling» dell'equo compenso (disciplinato dalla legge 49/2023) con le organizzazioni bancarie, assicuratrici e d'impresa: a sedersi insieme ai rappresentanti del dicastero delle Imprese e del made in Italy, di Abi, Assonime, Confindustria, Confcooperative e Ania saranno, infatti, i vertici del Consiglio nazionale dei commercialisti, il cui contributo è ritenuto «indispensabile». A renderlo noto, all'indomani dell'uscita su ItaliaOggi della notizia della convocazione al dicastero di via Arenula delle associazioni (che hanno lanciato, nelle settimane passate, l'allarme sui «costi insostenibili» che potrebbe generare l'applicazione della normativa sulla giusta remunerazione dei lavoratori autonomi, entrata nel nostro ordinamento alla fine del mese di maggio), è lo stesso presidente della categoria economico-giuridica Elbano de Nuccio, che in precedenza aveva manifestato l'intenzione di intervenire su uno dei «nodi» evidenziati dalle associazioni datoriali, secondo cui, nel caso di società quotate, o di grandi dimensioni, l'applicazione dei parametri della legge 49/2023 condurrebbe all'aumento dell'emolumento per gli incarichi sindacali «fino a importi esorbitanti, che possono raggiungere svariati milioni di euro».

La proposta correttiva stilata dal Consiglio nazionale dei commercialisti, e al vaglio del ministero della Giustizia, eviterebbe anomalie sulle remunerazioni per i componenti degli organi di controllo societari, mediante l'introduzione di un «tetto» ai pa-

gamenti previsti per i colleghi sindacali delle società di grandi dimensioni. E potrebbe, dunque, essere questo testo la base per il confronto fra le parti, il prossimo martedì, orientato ad affrontare quelle «distorsioni applicative» che hanno indotto Abi, Assonime, Ania, Confindustria e Confcooperative a rivolgersi al governo, sollecitando una «necessaria e urgente riflessione» sugli effetti che deriverebbero dall'attuazione della legge 49.

La soluzione alle «doglianze» delle associazioni, osserva la senatrice della Lega Erika Stefani, relatrice del provvedimento nel suo passaggio a Palazzo Madama, risiede nel riuscire «a contemperare – è il caso di dirlo – in maniera equa, gli interessi e le posizioni», aggiungendo che la domanda che dovrebbe essere posta è «se i parametri oggi previsti siano in grado di distinguere e ben determinare l'opera svolta dal professionista». Di certo, prosegue, «la questione non si risolve cambiando la legge». «Siamo fieri», afferma il deputato di FdI Andrea de Bertoldi, di «aver tutelato, con una legge fortemente voluta da Giorgia Meloni, l'equità dei compensi dei professionisti, piuttosto che contribuire ad accrescere viepiù gli utili delle grandi multinazionali». E lancia un «auspicio»: il 12 settembre «siano invitate al ministero tutte le rappresentanze delle professioni». Una linea, quella di potersi accomodare allo stesso tavolo con le imprese, che vede favorevole il Consiglio nazionale del Notariato, nonché l'Anc (Associazione nazionale commercialisti).

**Simona D'Alessio**

—© Riproduzione riservata—



## A Genova dal 21

# Con oltre mille marchi e mille posti barca riparte il Salone nautico

■ «Nel 2024 avremo tutto questo ben di Dio del Waterfront. Sono tre anni che facciamo il Salone con cinque cantieri attivi. Non ci siamo mai fermati, abbiamo sempre trovato le soluzioni». Lo ha detto Saverio Cecchi, presidente Confindustria Nautica, presentando la nuova edizione del Salone, a Genova dal 21 al 26 settembre. «Oggi siamo primi nei superyacht, primi nei mezzi pneumatici sopra i 10 metri, primi negli accessori - ha aggiunto - Ora vogliamo diventare numeri uno anche negli eventi espositivi. Quest'anno saranno presenti 1.043 brand (+45%), più di mille i posti barca di cui 143 generati dai nuovi canali d'acqua, 184 le novità in esposizione (+9%). Il settore quest'anno supererà i 7 miliardi di fatturato, il 21 settembre daremo tutti i dettagli economici della nautica con la ricerca Nautica in Cifre in collaborazione con la Fondazione Edison». All'inaugurazione ci saranno i ministri dei Trasporti e vicepremier, Matteo Salvini, quello dello Sviluppo economico, Adolfo Urso, e quello della Difesa, Guido Crosetto.



Analisi

# I distretti frenano dopo mesi record

Dopo un anno e mezzo di forte crescita, le produzioni made in Italy rallentano. I calzaturieri del Brenta si attendono cali del 5-10%. Incertezza per la confezione nelle aree di Empoli. Anche il polo manifatturiero della pelletteria a Teramo ha iniziato a soffrire. In controtendenza il cashmere in Umbria con incrementi fino al 30%. **Andrea Guolo e Matteo Minà**

**D**ai materiali, la frenata produttiva nella moda si è trasferita sui prodotti finiti. Il mese di luglio è stato caratterizzato, nei principali distretti fashion, da una riduzione degli ordinativi di capi d'abbigliamento, scarpe, borse e accessori. E ora la tendenza continua. I primi segnali di riflusso erano già emersi nel primo semestre (vedere *MFF* del 4 agosto) a monte della filiera, con una frenata stimata a doppia cifra per le pelli nel distretto leader di Arzignano e single digit per il tessile di Prato. Partendo dalle calzature, nel polo di riferimento ovvero in Riviera del Brenta (Veneto) tutto è andato ben oltre le previsioni fino alla fine di giugno, poi qualcosa si è inceppato. «Si è notato un leggero rallentamento, dovuto probabilmente all'eccesso di produzione in corso dal 2022», ha dichiarato a *MFF* **Daniele Salmaso**, presidente di **Acrib-Associazione calzaturieri Riviera del Brenta** e imprenditore nell'a-



Da sinistra, Leonardo Mazzocchio, Azzurra Morelli e Daniele Salmaso

zienda **Salmaso Venezia**. Nel territorio operano oltre 500 aziende, con 10.000 addetti per un fatturato superiore ai 2 miliardi di euro. «Ora iniziano le lavorazioni della p/e 2024 con programmi mediamente in diminuzione del 5-10%». Passando all'Italia centrale, nel distretto di Empoli, forte nell'abbigliamento e sportswear con 892 aziende e un export di oltre 652 milioni (+7,1%), ha spiegato a *MFF* **Azzurra Morelli**, vicepresidente

della sezione moda di **Confindustria Firenze**, proseguendo: «Per la seconda parte del 2023 il quadro è molto incerto e più frazionato a livello di produzioni». Nel distretto umbro del cashmere, dove secondo **Movimprese** al secondo trimestre 2023 le realtà del tessile, abbigliamento e pelle sono 1.756 di cui 1.057 artigiane (per oltre 9mila addetti nel 2018), il 2023 dovrebbe chiudersi con un buon segno più, ma resta centrale il tema della

formazione. Inoltre, il **Monitor dei distretti di Intesa Sanpaolo**, evidenzia come la crescita dei primi tre mesi 2023 sia legata principalmente al traino del distretto della maglieria e abbigliamento di Perugia, che ha realizzato vendite all'estero per circa 165 milioni (sui 243,8 milioni totali nel primo quarter dei distretti umbri, +18,8% sullo stesso periodo 2022), con una crescita dell'export in Usa, Francia e Germania. Come ha spiegato

a *MFF* **Leonardo Mazzocchio**, presidente della sezione tessile-abbigliamento di **Confindustria Umbria**: «Abbiamo nettamente recuperato il pre pandemia. Il primo semestre dell'anno si è chiuso con aumenti anche del 30% da parte delle aziende, con qualche eccezione di realtà più in difficoltà perché esposte nell'area russa». E la pelletteria? Da Teramo, provincia abruzzese in forte espansione nella produzione di borse in pelle e in tessuto, **Francesco Palandrani**, presidente del **Consorzio Atea** eccellenze che raggruppa una sessantina di aziende tra pelletteria e filiera, afferma che: «A giugno si è notato qualche segnale di rallentamento e ora i programmi per l'ultima parte dell'anno confermano il trend di flessione». E resta irrisolto il problema di reperimento della manodopera qualificata che, conclude Palandrani: «Colpisce sia i partner produttivi dei brand sia chi produce con il proprio brand». (riproduzione riservata)



# Caro voli, al via con Ita i vertici Urso-compagnie Inviati chiarimenti alla Ue

## Il governo

Ieri confronto tra il ministro e Turicchi. Oggi tocca a Wizz Air e Aeroitalia

ROMA

Riprende il confronto sugli interventi per i prezzi dei biglietti aerei varati ad agosto dal governo con il decreto Asset. Il ministero delle Imprese e del made in Italy, guidato da Adolfo Urso, ha avviato ieri, partendo dal presidente di Ita Airways, Antonino Turicchi, una serie di incontri con le compagnie che operano su tratte per le isole e con le associazioni delle società aeroportuali: oggi proseguirà con Wizz Air, Aeroitalia e Aeroporti 2030, domani concluderà con EasyJet, Neos, SkyAlps, Assoaeroporti. Con Ryanair c'è già stato un primo e tempestoso incontro, prima di Ferragosto, con il Ceo Eddie Wilson, e il confronto sta proseguendo a livello tecnico. Dopo gli appuntamenti con i singoli manager, Urso vorrebbe aprire un tavolo di settore. Nel frattempo il ministero ha scritto agli uffici della Commissione europea per illustrare la propria posizione dopo che da Bruxelles era giunta una richiesta di chiarimenti. Per il Mimit le misure adottate sono giustificate in quanto iscrivibili all'interno delle regole europee che riguardano le «aree remote», ma è chiaro che gli incontri in corso con le compagnie sono propedeutici a individuare anche un punto di caduta per possibili modifiche in Senato, dove parte l'iter parlamentare del decreto. Ricapitolando, il

Di mette paletti alla fissazione dinamica delle tariffe, modulata in relazione al tempo della prenotazione, su rotte nazionali di collegamento con le isole. Viene poi considerato pratica commerciale scorretta l'uso di algoritmi per la profilazione dell'utente limitatamente al trasporto da e per le isole, ossia laddove sussistono esigenze di continuità territoriale, o in presenza di uno stato di emergenza nazionale. Esistono livelli massimi tariffari nei futuri bandi relativi alle tratte in continuità territoriale se ci sono rischi di picchi legati alla stagionalità o a eventi straordinari.

Il ministero ritiene inoltre che la posizione italiana stia trovando analogie in altri Paesi. Nel Regno Unito,

**Lettera a Bruxelles:  
le norme varate  
ad agosto compatibili  
con le regole Ue sulle  
«aree remote»**

ha evidenziato nei giorni scorsi l'agenzia di stampa Bloomberg, il Dipartimento per le imprese e il commercio ha annunciato che sarà avviata una specifica indagine sulla questione dei «costi nascosti» delle compagnie aeree e il governo starebbe valutando di dare all'Antitrust il potere di imporre divieti in materia. In Spagna, il ministero del Consumo ha avviato procedimenti disciplinari contro diverse compagnie low cost, tra le quali Ryanair, Vueling, Easyjet e Volotea, per avere addebitato tariffe aggiuntive per il bagaglio a mano trasportato in cabina e sta indagando su altri «costi nascosti».

—C.Fo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Compagnie aeree

Air Canada punta sull'Italia:  
sei voli aggiuntivi in arrivo —p.24

# Air Canada punta sull'Italia: sei voli aggiuntivi con un aumento del 30%

## Aerei

Dalla prossima estate  
il vettore raggiungerà  
35 frequenze settimanali

Il top manager Galardo:  
«Saremo gli unici a collegare  
Roma e Canada tutto l'anno»

## Gianni Dragoni

ROMA

Air Canada guarda con favore all'ingresso di Lufthansa nel capitale di Ita Airways e si prepara a espandere del 30% la capacità in Italia con sei frequenze settimanali aggiuntive dall'estate del 2024, a partire da maggio. I nuovi voli diretti annunciati ieri saranno fatti da Roma (3) per Toronto e Montreal, Venezia (2) per le stesse destinazioni, Malpensa (1) per Toronto e poi Montreal. In questo modo nell'estate dell'anno prossimo il vettore raggiungerà un massimo di 35 frequenze settimanali (cioè voli di andata e ritorno).

«Dall'inizio della stagione invernale 2023, Air Canada sarà l'unica compagnia che collegherà Roma al Canada tutto l'anno con servizi sia per Toronto sia per Montreal», ha detto Mark Galardo, executive vice-president Revenue e Network planning della compagnia. I nuovi voli «completano i servizi esistenti del vettore per tutto l'anno da Malpensa a Montreal e poi a Toronto, così come i voli stagionali estivi da Venezia a Toronto e Montreal».

I progetti di espansione sono basati sul «forte traffico» rilevato quest'anno tra i due paesi. «Quest'estate abbiamo avuto un traffico forte, mai sviluppato nei venti anni da quando sono nella compagnia», ha osservato Galardo. Non sono però stati forniti dati sui passeggeri trasportati. «L'aumento dei voli sottolinea l'importanza dell'Italia per il network globale di Air Canada. Siamo orgogliosi di consolidare la nostra posizione di compagnia che offre più voli diretti tra Italia e Canada rispetto a qualsiasi altro vettore».

«Siamo al 90% della capacità che avevamo nel 2019, prima della pandemia, ma è un anno molto forte per la compagnia», ha osservato Galardo, aggiungendo la previsione che «il 2024 dovrebbe essere ancora più positivo... speriamo».

Nel primo semestre Air Canada ha annunciato un aumento dei ricavi del 15,2% a 10,3 miliardi di dollari canadesi (7,57 miliardi in euro al cambio attuale), un utile operativo di 785 milioni rispetto alla perdita di 803 milioni della prima metà del 2022. La compagnia ha dichiarato un utile netto semestrale di 842 milioni di dollari, pari a 576 milioni di euro, mentre l'anno scorso c'era una perdita di 1,36 miliardi. L'11 agosto la compagnia ha annunciato che per l'intero 2023 stima un aumento della capacità del 2 per cento. Nell'intero 2022 ha trasportato oltre 37 milioni di passeggeri.

Con i nuovi voli annunciati, dall'estate 2024 Air Canada aumenterà le frequenze settimanali da Roma a Toronto da 10 a 12, da Roma a Montreal da otto a nove,



## Air Canada.

La compagnia canadese vuole aumentare il traffico con l'Italia, con sei frequenze settimanali aggiuntive

da Venezia a Toronto da tre a quattro, da Venezia a Montreal da due a tre, da Malpensa a Montreal da sei a sette settimanali.

Air Canada fa parte dell'alleanza globale Star Alliance, guidata da Lufthansa. Ovvio che guardi con favore all'ingresso di Lufthansa nel capitale di Ita Airways con il 41%, secondo gli accordi annunciati in maggio. Interpellato dal Sole 24 Ore, Galardo ha detto che le prospettive sono positive: «La trattativa tra Lufthansa e Ita non è ancora stata approvata da Bruxelles. Se si concluderà con successo avremo la possibilità di utilizzare Fiumicino come hub per voli di Ita per l'Europa meridionale, in Italia, Africa e Medio Oriente. Oggi questa possibilità è limitata perché Ita fa parte di Sky Team». Ci saranno accordi di code sharing con Ita? «Magari, non siamo ancora a questo. Adesso non possiamo parlare con loro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Air Canada guarda con favore all'ingresso di Lufthansa in Ita. Accordi di code sharing? «Magari, ma non ora»**

Il vice presidente di Air Canada

# Galardo "Ita decollerà con noi nel ricco mercato americano"

di Aldo Fontanarosa

**ROMA** - Il milione di italiani che vive in Canada ha trovato già un punto di riferimento in Air Canada. Ed ora le cose miglioreranno perché la compagnia nordamericana aumenterà i voli sulla rotta dal Canada verso Venezia, Roma e Milano. Non solo. Le intese con Ita Airways, ormai alle viste, possono produrre nuovi, ulteriori benefici.

**Mark Galardo, Executive Vice President di Air Canada. La sua compagnia è partner di Lufthansa sia in Star Alliance sia nella joint venture A++ (insieme all'americana United). Quali vantaggi sono in arrivo adesso che Lufthansa - vostro storico compagno di volo - acquisterà il 41% di Ita Airways?**

«Preciso che Lufthansa e Ita non hanno ancora concluso la loro trattativa. Aspettiamo, dunque, che si concretizzi. Certo, Air Canada avrebbe un grande vantaggio dall'utilizzo dell'hub di Roma Fiumicino. Guardiamo all'Italia e abbiamo bisogno inoltre

di un ponte verso l'Europa dell'Est e l'Africa. Tutti mercati in crescita».

**E i benefici per Ita?**

«Grazie a noi e a United, potrà organizzare voli diretti verso il Canada e gli Stati Uniti, che adesso non ha. E immaginare transiti ovunque voglia: a Toronto, Montreal, Chicago, New York. Una collaborazione sarà una vittoria e una benedizione per entrambi».

**Ita Airways sogna di moltiplicare i suoi collegamenti diretti verso il ricco mercato del Nord America. Non c'è il rischio che voi e loro - più che alleati - vi scoprirete concorrenti?**

«Un equilibrio può essere sicuramente raggiunto. Lo definiremo a tempo debito».

**Farete accordi di code sharing con Ita nelle prossime settimane?**

«In questo momento, Ita è ancora parte di un'altra alleanza commerciale, SkyTeam. Quindi dovrà prima abbandonare SkyTeam, raggiungere noi e Lufthansa dentro Star Alliance; e a quel punto saremo felicissimi di firmare accordi di code sharing».

**Ci vorranno mesi, dunque**

«Probabilmente sì. Per fortuna abbiamo già accordi commerciali con Ita per la gestione di transiti a Roma Fiumicino verso altre destinazioni italiane».

**Aumenterete i voli dall'Italia verso il Canada, e ritorno, in futuro?**

«Assolutamente sì. Dall'estate 2024, avremo 35 collegamenti settimanali su Roma, Milano e Venezia. Il nostro aereo più grande e prestigioso - il Boeing 777-300ER - verrà impiegato da Roma verso Toronto e Montreal. E sarà più forte e stabile anche l'offerta in autunno e inverno».

**Nel 2023, i biglietti aerei sono stati carissimi. Ecco: viaggiare su Air Canada è una cosa per soli milionari?**

«I prezzi sono stati alti e probabilmente resteranno impegnativi anche in futuro: non parlo di Air Canada, ma di qualsiasi vettore al Mondo. Il costo dei carburanti, d'altra parte, è aumentato con punte del 60%. Dobbiamo fare i conti, poi, con un'inflazione altissima che aggrava i nostri costi. Penso al lavoro o ai servizi di manutenzione, cui teniamo molto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il manager**  
Mark Galardo di Air Canada ha nonni italiani e una moglie italiana

“  
Noi abbiamo bisogno di Fiumicino, loro di rotte per gli Usa. Vinceremo insieme  
”



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

PAROLA &gt; INTERVISTA AL FONDATORE E IMPRENDITORE MARCO MATTEONI: "OLTRE 3MILA CANTIERI IN TUTTA ITALIA"

# Edilizia e Superbonus, MMGroup leader del mercato tra nuovi progetti e grandi opportunità

**S**uperbonus, sostenibilità ambientale e certezza dei cantieri. Per la MMG, fondata dall'imprenditore Marco Matteoni, il 2023 si sta dimostrando un anno molto importante, tra progetti da concretizzare e opportunità da cogliere. Il tutto, all'interno di un contesto edilizio e finanziario che vede il gruppo di Marco Matteoni tra i principali player nella riqualificazione immobiliare ed energetica del nostro Paese.

## **DOTTOR MATTEONI, PARTIAMO DAL SUPERBONUS 110, TEMA SEMPRE MOLTO ATTUALE**

"Stiamo seguendo con molto interesse le evoluzioni a riguardo e prima di comprendere come intervenire nel mercato attendiamo di vedere la definitiva riscrittura legislativa e amministrativa delle diverse agevolazioni in materia immobiliare e quanto può essere conveniente l'utilizzo di nuovi bonus edilizi. Di sicuro occorrerà fare un grande sforzo di informazione per chiarire tutti i dubbi e la confusione che questo tira e molla in materia di bonus sta generando in operatori e cittadini".

## **IN QUESTO CONTESTO NON FACILE, SI INSERISCE LA SUA AZIENDA CHE IN POCHE ANNI È CRESCIUTA IN MANIE-**

## **RA IMPORTANTE. CONCORDA?**

"Sì, sono tre anni che lavoriamo no-stop per arrivare a questo punto. Aver trovato la copertura finanziaria, aver creato una centrale acquisti con fornitori affidabili, chiudere accordi con consorzi di imprese seri, si sono rivelate scelte azzeccate, che ci hanno dato la possibilità di sviluppare un sistema di crescita che sia stabile e soprattutto affidabile, per gli utenti finali ovvero i cittadini e anche soprattutto per i nostri partner commerciali.

I nostri numeri, non a caso, iniziano ad essere di rilievo. Siamo arrivati ad oltre 3000 cantieri contrattualizzati in tutta Italia e per tutto questo posso dire solo grazie alle nostre forze interne di sviluppo, persone che hanno saputo e sanno fare squadra, e alla storia imprenditoriale di noi tutti che ha generato fiducia e solide partnership".

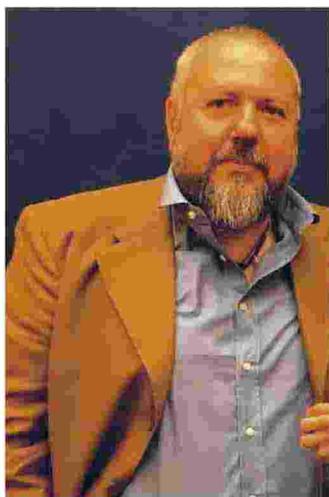
## **QUALI LE NOVITÀ IN ATTO NEL VOSTRO ASSET AZIENDALE**

"Parallelamente alla gestione dei cantieri in tutta Italia, stiamo affrontando proprio in queste settimane un passaggio importante che vede una riorganizzazione interna con il passaggio da Srl a S.p.A. Questo non può far altro che consolidare la nostra struttura, ampliarla e tutto ciò ci

consentirà di migliorare la qualità dei nostri servizi, di dare risposte in tempi ancora più brevi consentendoci una ulteriore crescita e, lo dico con orgoglio, dare "posti di lavoro". Si posti di lavoro, senza badare all'età o ai titoli ma solo alla seria volontà di essere e saper fare gruppo".

## **INFINE, DOTTOR MATTEONI, UNO SGUARDO AL FUTURO: QUALI LE OPPORTUNITÀ E I PROGETTI DEI PROSSIMI MESI?**

"Quello che abbiamo di fronte sarà un lungo periodo da dedicare totalmente al rinnovamento del patrimonio immobiliare italiano. Le direttive europee efficientamento energetico, sono lì che ci aspettano al varco: noi della MMG ci siamo e abbiamo accettato la sfida. Con enorme fatica stiamo consolidando una realtà imprenditoriale che ha una lunga tradizione nel campo dell'edilizia e che va via via affermandosi, non solo grazie alle opportunità di bonus edilizi, ma anche e soprattutto ad una visione che ci sta già consentendo di affrontare il prossimo decennio con nuovi investimenti sia in Italia che all'estero. Siamo fiduciosi e lo siamo da sempre perché siamo nati a lavoro e con il lavoro affrontiamo giorno dopo giorno tutte quelle piccole grandi questioni che, grazie ai nostri tecnici e ai nostri professionisti, vogliamo e riusciamo a risolvere".



MARCO MATTEONI



CANTIERI