

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Sicurezza</b>				
23	Corriere della Sera	07/09/2023	"Naufragio di Cutro, Frontex diede all'Italia dati fuorvianti" (C.Macri)	5
8	Avvenire	07/09/2023	Il consulente dei pm: da Frontex dati incongruenti	6
15	La Verita'	07/09/2023	Per il naufragio di Cutro le toghe scagionano l'Italia: dito puntato su Frontex (F.Amendolara)	7
<b>Rubrica Ambiente</b>				
	Informare.it	06/09/2023	Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e	9
	Informazionimarittime.com	06/09/2023	Life Conceptu Maris, l'osservatorio multidisciplinare che scova stenelle e delfini	11
<b>Rubrica Lavoro e formazione</b>				
1	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	Int. a G.Brugnoli: Brugnoli: dignita' all'istruzione tecnica (C.Tucci)	13
1+8	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	Valditara: scuola e lavoro, riparte il dialogo (C.Tucci)	15
35+40	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	Il datore e' libero di scegliere il contratto collettivo (G.Falasca)	17
1+13	La Stampa	07/09/2023	Int. a G.Valditara: Valditara: "Ecco il piano per i docenti di sostegno" (E.Forte)	18
<b>Rubrica Notizie dai porti</b>				
24	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	Rigassificatore di Vado, un altro caso Piombino Tentativi di protesta (R.De Forcade)	21
16	Il Secolo XIX	07/09/2023	Depositi, i sindacati alzano la voce. "No alla chiusura degli impianti" (M.Dell'antico)	22
16	Il Secolo XIX	07/09/2023	Porto Petroli, fondali piu' alti. "Necessario avere spiegazioni" (M.D. A.)	23
25	Il Secolo XIX	07/09/2023	Incidente sul lavoro in porto, indagati il capocantiere e chi guidava l'escavatore (M.Ind./M.Fag.)	24
25	Il Secolo XIX - Ed. Imperia	07/09/2023	Opere a difesa del porto. "Materiali non conformi"	25
35	Corriere della Sera	07/09/2023	Liberta' - I cantieri della parita sono ancora aperti (F.Gambarini)	26
2	La Repubblica - Ed. Genova	07/09/2023	Depositi, i sindacati "No all'opzione-zero ma la scelta in porto sia condivisa" (A.Bruzzone)	27
5	La Repubblica - Ed. Genova	07/09/2023	Botta 'Modello spagnolo per riformare i moli'	29
1+4/5	La Repubblica - Ed. Genova	07/09/2023	Int. a G.Del Rio: "Porti privati? Sarebbe l'anarchia" (M.Minella)	30
1+9	La Repubblica - Ed. Genova	07/09/2023	Operaio infortunato a Bettolo. Indagati 2 colleghi di lavoro (M.Lignana)	33
49/51	Famiglia Cristiana	10/09/2023	Int. a M.Garrone: Matteo Garrone Partono perche' hanno i nostri stessi sogni (E.Arcidiacono)	35
45	La Stampa - Ed. Imperia/Sanremo	07/09/2023	Opere a difesa del porto "Materiali non conformi"	38
8	Libero Quotidiano	07/09/2023	Porto di Taranto, salta la concessione al delegato di Pechino (F.Specchia)	39
	Amaregaeta.wordpress.com	06/09/2023	Giornate di intensi traffici commerciali nel porto di Civitavecchia	40
	Informare.it	06/09/2023	Spediporto, la gestione dei porti italiani deve rimanere in mani pubbliche	42
	Informare.it	05/09/2023	A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna e' diminuito del -13,1%	44
	Informare.it	05/09/2023	Avviata la procedura per la costituzione dell'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro	46
	Informare.it	05/09/2023	Musulino: le banchine del porto di Civitavecchia fervono d'attivita'	48
	Informare.it	05/09/2023	Nel primo trimestre del 2023 il traffico delle merci nei porti belgi e' diminuito del -3,8% Passegge	50
	Informare.it	05/09/2023	Nuovo terminal crociere nel porto indiano di Visakhapatnam	51
	Informare.it	05/09/2023	Respinta l'istanza della Progetto Internazionale 39 per la gestione della Piattaforma Logistica del	52
	Informare.it	04/09/2023	Oggi al Trieste Marine Terminal si e' tenuta la cerimonia di battesimo della	54

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Cantieri Navali</b>				
8	Il Secolo XIX	07/09/2023	<i>Msc, varo per la prima unita' Made in Genoa</i>	56
1+8	Il Secolo XIX	07/09/2023	<i>Fincantieri chiede spazi e addetti (A.Quarati)</i>	57
	Shipmag.it	06/09/2023	<i>Fincantieri, al cantiere di Sestri varo tecnico di Explora II</i>	60
23	Il Giornale	07/09/2023	<i>Fincantieri. Prosegue costruzione Explora per Msc</i>	65
22	Libero Quotidiano	07/09/2023	<i>Fincantieri vara Explora II</i>	66
	Informare.it	06/09/2023	<i>Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora</i>	67
	Informare.it	04/09/2023	<i>Il governo di Seul assicura che continuerà a sostenere finanziariamente la cantieristica navale sud</i>	68
<b>Rubrica Cabotaggio e traghetti</b>				
1+6	Il Giornale del Piemonte e della Liguria (Il Giornale)	07/09/2023	<i>Il traghetto diventa laboratorio marino</i>	70
<b>Rubrica Crociere</b>				
25	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	<i>Navi da crociera, ordini "in ripartenza a fine anno e primo trimestre 2024" (R.De Forcade)</i>	71
15	Il Secolo XIX	07/09/2023	<i>Così i porti italiani coccolano i giganti del mare (M.Mart.)</i>	72
15	Il Secolo XIX	07/09/2023	<i>Norwegian Cruise, stagione test a Genova con sette partenze (M.Martinuzzi)</i>	73
5	La Repubblica - Ed. Genova	07/09/2023	<i>Sestri, doppia cerimonia in cantiere per Explora</i>	75
25	La Stampa	07/09/2023	<i>Varata "Explora II" la nave di stralusso di Msc Crociere (L.Grassia)</i>	76
	Shipmag.it	06/09/2023	<i>Crociere, il 73% delle nuove navi avrà un'alimentazione green</i>	77
	Shippingitaly.it	07/09/2023	<i>Per Folgiero (Fincantieri) tanti ordini in forno per nuove navi da crociera</i>	80
1+6	Il Giornale del Piemonte e della Liguria (Il Giornale)	07/09/2023	<i>Doppia festa a Fincantieri</i>	82
7	La Nazione - Ed. La Spezia	07/09/2023	<i>Il sindaco sulla Paita. "Abbiamo svoltato"</i>	84
<b>Rubrica Containers</b>				
1/2	Lloyd's List	07/09/2023	<i>Greek owners very active in secondhand market again in 2023</i>	85
4/6	Lloyd's List	07/09/2023	<i>The rise of the battery-powered and battery-hybrid merchant ship</i>	87
6/7	Lloyd's List	07/09/2023	<i>China's shipbuilding outlook stable but labour shortages remain</i>	90
7/8	Lloyd's List	07/09/2023	<i>VLGC spot rates reach new highs on propane price arbitrage</i>	92
8	Lloyd's List	07/09/2023	<i>Rhenus acquires majority stake in port agency LBH Group</i>	94
	Informare.it	04/09/2023	<i>HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung</i>	95
<b>Rubrica Tankers</b>				
2/3	Lloyd's List	07/09/2023	<i>Tankers brace as Saudi and Russia slash production through 2023</i>	99
3/4	Lloyd's List	07/09/2023	<i>Extended production cuts set stage for tanker rate resurgence in 2024, says Jefferies</i>	101
<b>Rubrica Gas e LNG</b>				
1+9	Il Secolo XIX	07/09/2023	<i>"Su Vado accuse scabrose" (E.Rossi)</i>	103
20	Il Secolo XIX - Ed. Savona/Cairo/Val Bormi	07/09/2023	<i>"Gasiere, toni troppo aspri. Si' a un confronto corretto"</i>	106
<b>Rubrica Dal mondo dello shipping</b>				
	Shippingitaly.it	06/09/2023	<i>Fallisce il tentativo di Msc di limitare la propria responsabilita' nel sinistro della Msc Flaminia</i>	107
1+3	Libero Quotidiano	07/09/2023	<i>Il Pd regala soldi alla Ong ma e' illegale (A.Gonzato)</i>	109



# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Dal mondo dello shipping</b>				
	Corrieremarittimo.it	06/09/2023	Avviato l'iter per l'Agenzia per il Lavoro Portuale di Gioia Tauro srl	110
	Corrieremarittimo.it	06/09/2023	Civitavecchia: Un inizio settembre di intensi traffici commerciali che fa ben sperare	113
	Corrieremarittimo.it	06/09/2023	Evento finale del progetto Channeling the Green Deal for Venice	118
	Corrieremarittimo.it	06/09/2023	Fincantieri, a Sestri Ponente il varo di Explora II e il taglio della lamiera di Explora III	120
	Informare.it	06/09/2023	Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione	124
	Informare.it	06/09/2023	La FIT Alliance pubblica una dichiarazione di impegno per la digitalizzazione delle polizze di caric	126
	Messaggeromarittimo.it	06/09/2023	Le pale eoliche a Brindisi non si costruiranno nel capannone ex Montecatini	128
	Informare.it	05/09/2023	Crescita dei ricavi semestrali di Accelleron sostenuta dalla domanda dell'industria dello shipping	129
	Informare.it	05/09/2023	Shopping del gruppo logistico tedesco Rhenus in America Latina	131
<b>Rubrica Primo piano</b>				
1	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	Tunnel del Bianco, Italia e Francia studiano il raddoppio (M.Morino)	133
3	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	L'Ocse senza dubbi: rimbalzo nel 2024 per l'Eurozona (R.Sorrentino)	135
12	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	Ustica, i Pm di Roma valutano di sentire Amato	137
26	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	La poca integrazione dei centri di ricerca penalizza l'Italia	138
27	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	Da Confindustria Bergamo, Ance Bergamo e RetImpresa la rete per l'innovazione edilizia	140
33	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	Brevi - Utile semestrale a 1,18 milioni	141
1+21	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	Certificati verdi, prezzi piu' che raddoppiati in due anni (S.Deganello)	142
16	Il Secolo XIX	07/09/2023	Brevi - Ivano Russo sbarca in On Health Care Group	144
1	Corriere della Sera	07/09/2023	Manovra, stretta sui conti (E.Marro)	145
2/3	Corriere della Sera	07/09/2023	Multe, Daspo urbano e arresto dai 14 anni. Ma i ministri si dividono sullo stop ai cellulari (V.Piccolillo)	148
8	Corriere della Sera	07/09/2023	Superbonus, nel mirino il Ragioniere dello Stato. "Costera' 150 miliardi" (M.Sensini)	151
15	Corriere della Sera	07/09/2023	Intelligenza artificiale, Grillo "parla" cinese. Video pro Via della Seta. "E pure del Basil (E.Buzzi)	153
18	Corriere della Sera	07/09/2023	Bucarest tra dubbi e cautele: corsa a evitare il rischio di un intervento della Nato (A.Marinelli/G.Olimpio)	155
1+10	Corriere della Sera	07/09/2023	Draghi: sui bilanci la Ue non torni a vecchie regole (G.Ferraino)	156
6	La Repubblica	07/09/2023	Salvini attacca. Gentiloni "Gioca contro l'Italia". Tacciono gli alleati insorge l'opposizio (R.Amato)	158
24	La Repubblica	07/09/2023	Int. a F.Sirianni: "Quello era un lavoro banale. La mia Sigifer non mette fretta pago sempre otto ore a turno " (E.Sola)	159
2/3	La Stampa	07/09/2023	Int. a C.Durigon: "L'aumento delle pensioni minime si fara'. Landini sciopera prima di vedere il testo" (L.Monticelli)	160
4	La Stampa	07/09/2023	Superbonus, freno di Visco "Doveva finire presto. Sui tassi ora serve cautela" (F.Goria)	162
10	La Stampa	07/09/2023	Europee, dubbi Pd su Schlein "I nostri leader mai candidati" (F.Capurso)	164
14/15	La Stampa	07/09/2023	Drone russo in Romania "Violata la sovranita' di un Paese della Nato" (G.Agliastro)	165
19	La Stampa	07/09/2023	"Nuovi incentivi per rinnovare il parco auto. Stellantis garantisca la produzione in Italia" (L.Di Paco)	167
1+6/7	La Stampa	07/09/2023	Stretta sui reati giovanili daspo per le baby-gang (E.Camilli)	168
5	MF - Milano Finanza	07/09/2023	Imprese emiliane, ricavi sopra la media (L.Carrello)	171
4	Avvenire	07/09/2023	Bonomi: tassa su extraprofiti alle banche come un prelievo forzoso	172

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Primo piano</b>				
3	Green&blue	07/09/2023	<i>Non c'e' sicurezza senza transizione (L.Fraioli)</i>	173
1+21	Il Fatto Quotidiano	07/09/2023	<i>I veri dati del flop Jobs Act (P.Tridico)</i>	174
2	Il Giornale	07/09/2023	<i>Bonomi all'attacco sugli extraprofiti: "E' prelievo forzoso" (M.Astorri)</i>	176
2/3	Il Giornale	07/09/2023	<i>Giorgia ha svuotato il carro "finanziaria" prima che gli alleati tentassero un assalto alla (V.Maciocce)</i>	177
2/3	Il Giornale	07/09/2023	<i>Manovra iperprudente, il vertice premier-partiti si accorda sul deficit (G.De Francesco)</i>	178
8	Il Giornale	07/09/2023	<i>Sbarramento, uno studio chiude il caso. "Il 3% farebbe perdere seggi pure a Fdi" (F.Boezi)</i>	181
1+4	Il Giornale	07/09/2023	<i>Draghi fratello d'Italia (S.Zurlo)</i>	182
9	Il Messaggero	07/09/2023	<i>La scuola cambia passo: gli esperti delle aziende saliranno in cattedra (L.Loiacono)</i>	184
3	Italia Oggi	07/09/2023	<i>Governo, pugno duro su Caivano (G.Di Santo)</i>	186
33	Italia Oggi	07/09/2023	<i>Brevi - Al via Sud Invest...</i>	188
38	Italia Oggi	07/09/2023	<i>Brevi - "La legge sull'equo...</i>	189
38	Italia Oggi	07/09/2023	<i>Equo compenso, parametri legge 4 in vista (S.D'alessio)</i>	190
1+8	Italia Oggi	07/09/2023	<i>Grandi manovre in Confindustria: il nuovo presidente non sara' piu' lombardo ed avra' un... (C.Valentini)</i>	191
21	Libero Quotidiano	07/09/2023	<i>"Extraprofiti? Uno sbaglio"</i>	193
21	QN- Giorno/Carlino/Nazione	07/09/2023	<i>Int. a G.Baroni: "Rapporti commerciali stretti. Cresce l'interscambio con l'Italia" (S.Neri)</i>	194
<b>Rubrica Trasporti</b>				
1	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	<i>"Bene i ponti ma decisivi anche i trafori, piu' investimenti" (N.Picchio)</i>	195
21/22	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	<i>Emilia, piu' spinta a investimenti in scia a rimpatrio filiere (I.Vesentini)</i>	197
21	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	<i>Sicilia, la Regione accelera sulla costruzione di due termovalorizzatori (N.Amadore)</i>	199
24	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	<i>Incidente ferroviario, nel mirino della Procura il sistema dei controlli</i>	200
29	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	<i>Il traffico aereo a luglio risale al 96% dei livelli pre Covid-19 (G.Dragoni)</i>	201
32	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	<i>Aeroporto di Bologna, sale l'utile nel semestre</i>	202
33	Il Sole 24 Ore	07/09/2023	<i>Psc, stretta finale di Apollo Italtel cede asset a Fibermind (C.Festa)</i>	203
17	Corriere della Sera	07/09/2023	<i>I due morti nel 2012 e la svolta sulle regole (G.Fasano)</i>	204
26	La Stampa	07/09/2023	<i>Caro voli, Spagna e Uk contro le low cost. Wizz Air: "Il decreto italiano e' illegale" (L.Di Paco)</i>	205



Il perito della Procura

# «Naufragio di Cutro, Frontex diede all'Italia dati fuorvianti»

DAL NOSTRO INVIATO

**CROTONE** Il naufragio di Steccato di Cutro poteva essere evitato? L'ammiraglio Salvatore Carannante, consulente della Procura di Crotone chiamato a fornire spiegazioni su cosa accadde la notte tra il 25 e il 26 febbraio scorso — prima che il caicco proveniente dalla Turchia si schiantasse contro una secca a Steccato di Cutro, causando la morte di almeno 94 migranti — punta il dito sui soccorsi e rileva come Frontex (Agenzia europea di difesa delle frontiere), abbia fornito «informazioni sulla

rotta e sulla navigazione molto approssimative se non fuorvianti». Nelle 65 pagine della perizia, l'ammiraglio rileva molte contraddizioni sulle informazioni comunicate da Frontex agli uffici italiani competenti. A partire dalla rotta della barca, 296 gradi, e la velocità, 6 nodi. Secondo il report del velivolo Eagle 1 che pattugliava il Mediterraneo, il caicco seguendo questo percorso «sarebbe dovuto giungere nel golfo di Copanello, più a sud di Steccato di Cutro» coprendo 53 miglia nautiche; con la velocità di 6 nodi rilevata da Frontex, il caicco «avrebbe

dovuto compiere la tratta in circa 9 ore e giungere sulla costa attorno alle 7:20 della mattina del 26 febbraio». Una ricostruzione che il perito smonta attraverso fotogrammi all'infrarosso che ritraggono il caicco in navigazione. Secondo la consulenza «l'imbarcazione procedeva ad una velocità media di circa 7,3 nodi». E, soprattutto, «la rotta media era di 325 gradi». Dati con cui l'imbarcazione avrebbe dovuto coprire una distanza «di 38,5 miglia» e sarebbe dovuta «arrivare sotto costa alle 3:41» (quando poi fu effettivamente avvistata da

alcuni pescatori). La consulenza è destinata a suscitare polemiche. Per il naufragio di Cutro ci sono già tre indagati, appartenenti alla Guardia di finanza. La Procura di Crotone li accusa di naufragio colposo, rifiuto e omissione d'atti d'ufficio e omicidio colposo. Il giornale di bordo della motovedetta V5006 della Guardia di finanza che quella notte aveva tentato di uscire per individuare il caicco per poi rientrare in porto a causa del mare grosso, presenterebbe «modalità di redazione anomale».

**Carlo Macrì**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il caicco prima del disastro (Frontex)

## Mancati soccorsi

L'esperto: sbagliata l'indicazione di velocità e rotta del caicco



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633

## IL NAUFRAGIO DI CUTRO

### Il consulente dei pm: da Frontex dati incongruenti

L'inchiesta della procura di Crotone sul naufragio di Steccato di Cutro, in cui perirono il 26 febbraio almeno 94 migranti, vaglia ora la condotta dell'agenzia europea Frontex, in base ai nuovi elementi emersi da una consulenza tecnica disposta dal sostituto procuratore Pasquale Festa. In una relazione rilanciata da diversi quotidiani calabresi e visionata ieri da *Avvenire*, il perito consulente della Procura - l'ammiraglio Salvatore Carannante - evidenzia diverse incongruenze nella segnalazione fatta da Frontex. «Le indicazioni riportate da Eagle 1 di Frontex sul proprio rapporto di missione erano poco attendibili e fuorvianti», scrive. La perizia ha ricostruito rotta e velocità del caicco "Summer Love". Solo che, in base ai dati forniti dall'agenzia europea alla Procura, tenendo conto della posizione dell'imbarcazione, della rotta media seguita e della velocità di 6 nodi, per l'ammiraglio Carannante la barca «con i possibili migranti sarebbe dovuta giungere non a Steccato ma nella baia di Copanello e sarebbe arrivata sulla costa non alle 4 ma «alle 7 del mattino». Incongruenze che ora i pm dovranno valutare. (V.R.S.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



# Per il naufragio di Cutro le toghe scagionano l'Italia: dito puntato su Frontex

La ricostruzione del perito mostra che l'agenzia europea inviò informazioni sbagliate alle nostre autorità. All'origine della tragedia, una manovra azzardata degli scafisti

di **FABIO AMENDOLARA**

■ Sette mesi dopo la tragedia di Steccato di Cutro, che ha causato 94 vittime, un perito della Procura di Crotone, sovvertendo le ricostruzioni orientate ideologicamente, ha certificato che le segnalazioni inviate da Frontex alle autorità italiane sullo sciagurato viaggio dei profughi che hanno trovato la morte sulle coste calabresi furono «poco attendibili e fuorvianti».

A firmare la consulenza tecnica, depositata sul tavolo del sostituto procuratore **Pasquale Festa**, titolare dell'indagine che ha messo nel mirino operatori della Guardia di finanza e della Guardia costiera, è l'ammiraglio **Salvatore Carannante**, che ha evidenziato una serie di incongruenze nella segnalazione inoltrata da Frontex. I dati forniti dall'agenzia europea delle frontiere alla Procura di Crotone confermano quanto già era emerso e ricostruito nell'immediatezza dalla *Verità*: il velivolo Eagle 1 aveva individuato alle 22:26 (ora italiana) un'imbarcazione sospetta, indicandola come «possible migrant vessel», dandone comunicazione al Frontex situation center di Varsavia, che a sua volta alle ore 23:02 del 25 febbraio 2023 ha informato le agenzie italiane: ovvero l'International coordination centre Roma di

Pratica di Mare, il National coordination center del Viminale e l'Italian maritime rescue coordination centre.

Eagle 1, dopo aver attivato i sofisticati sistemi di monitoraggio, che rilevarono la presenza di un telefono satellitare turco, comunicò che risultava esserci «una persona sul ponte superiore». Che, oltretutto, emerge dal video successivamente messo a disposizione da Frontex, si muoveva agevolmente sulla prua, a ulteriore conferma che il natante non era in condizioni di pericolo. Per la verità si parlava anche di possibili ulteriori persone sottocoperta. Le «telecamere termiche», infatti, rilevarono «una significativa risposta termica dai portelli aperti a prua». Nessuna indicazione di pericolo venne annotata (ed è per questo motivo che le motovedette della Capitaneria di porto rimasero al molo). Si specificava, anzi, che non c'erano persone in mare e che la galleggiabilità della barca era buona. A corredo c'erano alcune immagini satellitari che confermavano il quadro della situazione. Nella scheda di accompagnamento, c'era scritto anche che il «motor boat», la barca a motore, viaggiava a 6 nodi.

E proprio su questo dettaglio si è concentrato l'ammiraglio **Carannante**. Quello che non quadra è legato ai dati riferiti dal velivolo di Frontex che indicava oltre alla po-

sizione dell'imbarcazione anche la rotta media seguita e la velocità di 6 nodi. Secondo l'ammiraglio **Carannante** con queste indicazioni la barca «con i possibili migranti sarebbe dovuta giungere nella zona della baia di Copanello, quindi ben più a sud ovest di Steccato di Cutro» e sarebbe arrivata sulla costa alle 7 del mattino. Tuttavia, esaminando le informazioni sui vari fotogrammi all'infrarosso che ritraggono il caicco in navigazione, dai calcoli del perito emerge «che la rotta media seguita dall'imbarcazione in questo lasso di tempo era di 325 gradi e non di 296 come indicato nel rapporto di missione» di Frontex e «con tale rotta, l'imbarcazione con i possibili migranti a bordo sarebbe giunta a Capo Rizzuto, ovvero in una posizione di circa 8 miglia nautiche più a est dal luogo dove sono stati poi trovati i rottami del relitto». La consulenza tecnica calcola anche che con questa rotta la distanza che l'imbarcazione avrebbe dovuto compiere per arrivare sulla costa «era di circa 38,5 miglia nautiche e non di 53» e sarebbe giunta sotto costa alle ore 03:41. Un orario che combacia con quello fornito dai pescatori che si trovavano sulla spiaggia e con le prime richieste di soccorso lanciate dai migranti. «Ciò dimostra», sostiene il consulente, «che le informazioni fornite da Fron-

tex in merito a rotta e velocità (296 gradi e 6 nodi) erano molto approssimative se non fuorvianti».

A conferma della sua tesi l'ammiraglio **Carannante** utilizza anche i dati registrati dal radar di sorveglianza della Guardia di finanza piazzato in località Campolongo (Isola di Capo Rizzuto) dai quali si evince che l'imbarcazione procedeva effettivamente a una velocità media di circa 7,5 nodi, mentre la rotta media era di circa 317 gradi. Insomma, Frontex ha toppato. Ed ecco le cause dell'incidente: alle ore 4:11, ricostruisce **Carannante**, l'imbarcazione si è diretta verso la costa per tentare uno spiaggiamento, ma la manovra era «abbastanza pericolosa» a causa delle condizioni meteorologiche avverse, per la forte risacca e anche per la scarsa conoscenza dei fondali da parte di chi stava al timone. Quando il conducente nota delle luci a terra inverte improvvisamente la rotta e torna a largo ma, a causa della risacca, non riesce a posizionare la barca nella giusta posizione. Il caicco si incaglia dove il fondale è più basso e la risacca lo tira nella secca. La chiglia si incaglia e manda in pezzi il natante. A uccidere i migranti è una manovra azzardata degli scafisti trafficanti di esseri umani, quattro dei quali dovranno affrontare a breve il giudizio immediato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



*Quattro trafficanti  
di uomini a breve  
affronteranno  
il giudizio immediato*

*Smentito chi ha  
cercato di mettere  
i 94 morti in conto  
al governo Meloni*



**IN MEMORIAM** Alcune croci realizzate sul luogo del naufragio avvenuto al largo di Cutro nella notte tra il 25 e il 26 febbraio

[Ansa]

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633

Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger



Acce/eron



italiano français english español deutsch



6 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

17:51 GMT+2



AMBIENTE

## Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Numerosi avvistamenti nel corso dei sei viaggi effettuati

[Vado Ligure](#)

6 settembre 2023

inforMARE. Dall'1 al 2 settembre la nave *Mega Victoria* di Corsica Sardinia Ferries ha ospitato nove ricercatori coinvolti nel progetto "Life Conceptu Maris" per la conservazione della fauna marina nel bacino del Mediterraneo che è cofinanziato dall'Unione Europea e propone un approccio innovativo multidisciplinare per lo studio della distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine in ambito pelagico, che combina l'osservazione classica degli animali dal ponte di comando con nuove tecnologie quali il DNA ambientale, gli isotopi stabili e l'impiego di sensori per il monitoraggio dei parametri chimico fisici dell'acqua di mare.

AMBIENTE

## Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

[Vado Ligure](#)

Numerosi avvistamenti nel corso dei sei viaggi effettuati

LEGISLAZIONE

## Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

[Roma](#)

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

PORTI

Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervero d'attività

[Civitavecchia](#)

PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

[Ravenna](#)

Gli scienziati di ISPRA, Fondazione CIMA, Stazione Zoologica AD di Napoli, Università Bicocca di Milano e Università di Palermo sono partiti dal porto di Vado Ligure con destinazione Bastia, Ile Rousse e Nizza, su tre delle rotte servite dalla compagnia di navigazione.



Un team di cinque osservatori che ha effettuato i monitoraggi dal ponte di comando è stato affiancato da quattro ricercatori che hanno avuto accesso ai locali tecnici. A bordo della nave è stato attrezzato un laboratorio di ricerca per raccogliere direttamente acqua dal mare e per ospitare macchinari di filtraggio e stoccaggio dei campioni.

Le informazioni che si ricaveranno da questo innovativo approccio multidisciplinare saranno essenziali per costruire le mappe delle caratteristiche ambientali, che potranno aiutare a definire meglio la distribuzione di cetacei e delle tartarughe marine nel Mediterraneo.

A conclusione dei sei viaggi effettuati è stato reso noto che sono state avvistate tantissime balenottere, 18 sulla tratta Savona/Bastia e quasi 30 sulla tratta Nizza/Ile Rousse, nonché grandi branchi di stenelle e anche l'ormai rarissimo delfino comune. Inoltre, incredibili per questo mare, sono stati effettuati 11 avvistamenti di tartaruga Caretta caretta durante l'ultima traversata fra Nizza e Ile Rousse. Moltissimi anche gli avvistamenti di altre specie, tra cui mante e pesci luna.

«I dati raccolti a bordo dei traghetti di Corsica Ferries - ha sottolineato Paola Tepsich, ricercatrice di Fondazione CIMA - si confermano ogni anno sempre più importanti: ci stanno aiutando a capire come le specie stiano affrontando i cambiamenti derivanti dal riscaldamento del mare e ci permettono di estendere le nostre analisi in aree altrimenti inaccessibili».

»» Archivio notizie



Iscriviti alla newsletter in formato pdf (Acrobat Reader®).  
Il servizio è gratuito.

## DALLA PRIMA PAGINA

COMMERCIO

### La FIT Alliance pubblica una dichiarazione di impegno per la digitalizzazione delle polizze di carico

Ginevra

Nel 2022 solo il 2,1% di questi documenti era in formato elettronico

LOGISTICA

### Shopping del gruppo logistico tedesco Rhenus in America Latina

Montabaur

Acquisite la BLU Logistics e una partecipazione di maggioranza nella LBH Group

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

AZIENDE

### Crescita dei ricavi semestrali di Accelleron sostenuta dalla domanda dell'industria dello shipping

TRASPORTO FERROVIARIO

### L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo semestre in perdita

Berna

Crescita dei ricavi

TRASPORTO MARITTIMO



### Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della MSC Nicola Mastro

Trieste

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

PORTI

### HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung

Kaohsiung

Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco di dieci anni

TRASPORTO INTERMODALE

### Nuovo servizio intermodale tra Interporto Padova e la Polonia realizzato da PCC Intermodal

Padova

Trasporto di container a cui prossimamente si aggiungeranno semirimorchi



TRASPORTO MARITTIMO

### Grimaldi ha preso in consegna la seconda unità ro-ro multipurpose della classe "G5"

Napoli

La "Great Lagos" verrà impiegata tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale

MEETINGS

### A Ravenna un convegno sullo

CANTIERI NAVALI

### Concluso a Trieste l'ammodernamento





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



CULTURA

06/09/2023

## Life Conceptu Maris, l'osservatorio multidisciplinare che scova stenelle e delfini

Due giorni di monitoraggio a bordo di un traghetti Corsica Sardinia Ferries per i ricercatori Ispra, Cima, Anton Dohrn, Università di Milano e di Palermo



Tra l'1 e il 2 settembre il traghetti *Mega Victoria* di Corsica Sardinia Ferries ha ospitato 9 ricercatori coinvolti nel progetto "Life Conceptu Maris" per lo studio e la conservazione della fauna marina mediterranea. Scienziati dell'Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale (Ispra), della Fondazione CIMA, della stazione zoologica Anton Dohrn di Napoli, Università Bicocca di Milano e Università di Palermo sono partiti dal porto di Vado Ligure con destinazione Bastia, Ile Rousse e Nizza, su tre delle rotte servite dalla compagnia.

L'approccio di Life Conceptu Maris è multidisciplinare per lo studio della distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine in ambito pelagico, che combina l'osservazione classica degli animali dal ponte di comando di una nave con nuove tecnologie quali il DNA ambientale, gli isotopi stabili e l'impiego di sensori per il monitoraggio dei parametri chimico fisico dell'acqua di mare. In questo caso una squadra di cinque osservatori, che ha effettuato i monitoraggi dal ponte di comando, è stata affiancata da un'altra composta da quattro ricercatori che ha avuto accesso ai locali tecnici. A bordo della nave è stato attrezzato un laboratorio di ricerca per raccogliere direttamente acqua dal mare e per ospitare macchinari di filtraggio e stoccaggio dei campioni.

Abbonati ai nostri  
Servizi Online

Bollettino Avvisatore Marittimo  
Arrivi e partenze porto di Napoli



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633




Le informazioni che si ricaveranno da questo innovativo approccio multidisciplinare saranno essenziali per costruire le mappe delle caratteristiche ambientali, che potranno aiutare a definire meglio la distribuzione di cetacei e delle tartarughe marine nel Mediterraneo.

«Nei sei viaggi effettuati sono state avvistate tantissime balenottere, 18 sulla tratta Savona/Bastia e quasi 30 sulla tratta Nizza/ Ile Rousse», spiega Paola Tepsich, ricercatrice della Fondazione CIMA. Sono stati avvistati anche grandi branchi di stenelle e e delfino comune, questi ultimi alquanto rari da scovare. «Incredibili per questo mare gli undici avvistamenti di tartaruga Caretta caretta durante l'ultima traversata fra Nizza e Ile rousse», continua Tepsich. «I tursiopi con i cuccioli hanno accolto i ricercatori a Ile Rousse e un maestoso capodoglio li aspettava davanti a Vado Ligure. Moltissimi anche gli avvistamenti di altre specie, tra cui mante e pesci luna. I dati raccolti a bordo dei traghetti di Corsica Ferries si confermano ogni anno sempre più importanti: ci stanno aiutando a capire come le specie stiano affrontando i cambiamenti derivanti dal riscaldamento del mare e ci permettono di estendere le nostre analisi in aree altrimenti inaccessibili».

«Con queste traversate si conclude la prima fase di repliche con cui l'approccio multidisciplinare messo a punto nell'ambito del Life Conceptu Maris è stato trasferito in alcune aree chiave del Mediterraneo, come il Santuario Pelagos, il corridoio di migrazione dei cetacei spagnolo e la regione Adriatica. Un grandissimo lavoro di squadra che mette a sistema competenze e approcci dei tanti ricercatori ed enti coinvolti con l'obiettivo comune di tutelare i giganti del Mediterraneo», spiega Antonella Arcangeli, ricercatrice di Ispra.

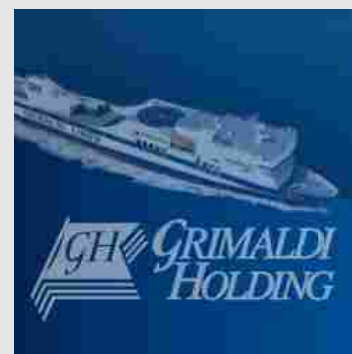
Da fine aprile, a bordo dei traghetti della Corsica Sardinia Ferries, sono ripartiti su tutte le tratte servite i monitoraggi sistematici di cetacei, tartarughe, uccelli marini e rifiuti, da parte dei ricercatori di vari enti che dal 2007 utilizzano le navi della compagnia come piattaforme di studio e osservazione. «Le navi gialle sono veri e propri laboratori galleggianti, che partecipano allo sforzo collettivo, per la difesa del mare e dell'ecosistema», conclude Cristina Pizzutti, responsabile comunicazione e marketing di Corsica Sardinia Ferries.

Condividi  

TAG: [AMBIENTE](#)

### Articoli correlati

	<p>Castellabate, 80 anni fa la tragedia del sommergibile "Velella"</p>	 <p>L'IMAT forma i primi istruttori Maritime Security</p>	 <p>Un tuffo a Procida: l'isola riscoperta nel profondo blu</p>
---	--	--	--





**LE IMPRESE**

# Brugnoli: dignità all'istruzione tecnica

— Servizio a pagina 8

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



# «La riforma riconosce dignità e prestigio all'istruzione tecnica»



## L'intervista Gianni Brugnoli

Vice presidente di Confindustria per il Capitale umano

«Finalmente una riforma che riconosce dignità e prestigio a tutta la filiera dell'istruzione tecnica e professionale, e ha come obiettivo preciso quello di favorire la maggiore occupabilità dei giovani, salvaguardando competitività e crescita del Paese». Gianni Brugnoli, vice presidente di Confindustria per il Capitale umano, è soddisfatto per il Ddl che istituisce la "filiera formativa tecnologico-professionale", e che il governo Meloni è pronto a presentare in consiglio dei Ministri la prossima settimana. «Frutto di un lavoro costante di dialogo e di confronto con 11 diversi ministri. Per questo - ha aggiunto Brugnoli -. Voglio ringraziare Giuseppe Valditara per aver compreso e riconosciuto l'importanza dell'istruzione tecnica, che, come negli anni 50 e 60, ha fatto la fortuna dell'Italia, grazie allo stretto legame con industria e mondo del lavoro, che oggi viene rilanciato».

### Vice presidente, le imprese hanno necessità di talenti educati in Italy?

Certamente. Nei prossimi cinque anni avremo bisogno di 500mila profili di alta specializzazione scientifico-tecnologica, ben 103mila talenti l'anno. Ma scontiamo un mismatch che ormai interessa una assunzione su due e abbiamo alti tassi di disoccupazione giovanile e di Neet. E oggi i numeri in uscita da istituti tecnici, professionali, Its Academy e laureati Stem sono insufficienti a coprire il fabbisogno necessario, complice anche un scarso orientamento verso famiglie e studenti e la forte denatalità in atto. Il Pnrr ha dato la scossa; ora è fondamentale far decollare questa riforma, assieme a quella degli Its Academy. Anzi

lancio un appello: tutti - politica, istituzioni, parti sociali, ciascuno per la propria parte - dobbiamo avere a cuore il rapido inserimento dei ragazzi nel mondo del lavoro, e impegnarci per questo.

### Uno dei punti di forza del Ddl è l'aver riconosciuto la funzione educativa del lavoro...

Per Confindustria è un aspetto da segnalare. La nuova filiera, e i campus che nasceranno, rafforzano il legame con le associazioni datoriali, di categoria e di territorio, chiamate a esplicitare le proprie esigenze di personale nel medio e lungo periodo. Questo è fondamentale per favorire l'incontro tra domanda e offerta di impiego nelle rispettive aree, e a livello di distretti e filiere produttive. Inoltre il Ddl apre alla "comunità impresa", che con i propri dirigenti, collaboratori, e qualche volta anche noi stessi imprenditori, entra nelle scuole dall'ingresso principale con docenze esterne per trasferire le proprie competenze e knowhow tecnico con il fine di arricchire la didattica. Voglio subito essere chiaro: non ci metteremo a insegnare latino, filosofia, italiano, ma potenziremo didattica laboratoriale e offriremo contenuti estremamente tecnici e aggiornati, dove siamo ben preparati, visto che ogni giorno nelle nostre fabbriche viviamo le innovazioni e le rivoluzioni in atto. Insomma, l'azienda è luogo di lavoro ma anche di formazione e avere la possibilità di trasferire ai nostri ragazzi tutto ciò fuori da stabilimenti e uffici lo ritengo un grande successo per tutta l'industria italiana.

### Fare rete tra scuola, imprese, territori è la ricetta giusta?

Non c'è dubbio. Da un lato con la riforma degli Its Academy, e i robusti finanziamenti stanziati, dall'altro con la riforma di tutta la filiera secondaria dell'istruzione tecnico-professionale, stiamo realizzando a tutti gli effetti quella seconda gamba di formazione specialistica subito professionalizzante che ha fatto la fortuna all'estero, in primis in Germania. Riscoprire quel dialogo costante tra scuola, mondo del lavoro, territori, filiere, è un'operazione Paese, che da un futuro ai giovani, alle aziende, e al benessere collettivo.

—Claudio Tucci

REPRODUZIONE RISERVATA





**IL MINISTRO**

## Valditara: scuola e lavoro, riparte il dialogo

Claudio Tucci — a pagina 8

# 15%

### **PRESIDI, LIBRI AUMENTATI FINO AL 15%, SERVONO PIÙ BUONI**

Le scuole rivedano al rialzo i tetti di spesa per i libri ma le Regioni aumentano i buoni per le famiglie

meno abbienti e innalzano l'Isee minimo. Così l'Associazione nazionale dei Presidi per voce del responsabile romano Mario Rusconi, membro del Consiglio nazionale che

lancia l'allarme sul caro libri scolastici: «C'è stato un aumento tra il 7 e il 15% per i rincari delle materie prime come la carta e ciò pesa sulle famiglie».

# Valditara: «Facciamo ripartire il dialogo tra scuola e lavoro»

**La riforma dell'istruzione tecnica.** Il ddl la prossima settimana in Cdm  
Dal 2024 la sperimentazione: percorsi quadriennali e due anni negli Its

### **Claudio Tucci**

Il primo passo per ricostruire un dialogo tra scuola e lavoro Giuseppe Valditara lo ha realizzato a due mesi scarsi dal suo arrivo al dicastero dell'Istruzione (e del merito): in vista delle iscrizioni al nuovo anno scolastico ha inviato una lettera a famiglie e studenti per ricordare loro le opportunità professionali presenti nei propri territori, e purtroppo non coperte, e gli sbocchi invece offerti dall'istruzione tecnica. A un anno di incarico di governo si chiude quel cerchio, e dopo il rilancio degli Its Academy, adesso è pronto il restyling più

ampio di tutta la filiera tecnico-professionale. Con l'avvio, dal 2024/25, di una sperimentazione in larga scala del modello 4+2, percorsi quadriennali più due ulteriori annualità negli Its Academy (potrà coinvolgere fino a un massimo del 30% di istituti tecnici e professionali del territorio). Insomma, si costruisce, anche in Italia, una nuova filiera formativa "tecnologico-professionale", destinata a coinvolgere in un'ottica di "campus" istituti tecnici, istituti professionali statali, percorsi Ifts, Ifep regionale e Its Academy. Con un duplice obiettivo, come raccontalo stesso Valditara al nostro giornale,

«dare un futuro ai tanti giovani che non ce l'hanno, o che non ce l'hanno adeguato alle loro potenzialità e ai loro talenti. E, al tempo stesso, spingere la competitività del nostro sistema produttivo, che altrimenti rischia una brusca frenata», stretto tra un mismatch ormai dilagante, proprio di "profili tecnici" e Stem, e la necessità di innovare e far crescere il Paese.

Si rompe un tabù: con un coinvolgimento attivo delle imprese nella didattica più tecnica e laboratoriale, e l'ampliamento delle ore di formazione "on the job", «in sicurezza e con una maggiore qualità», ha ricordato Valditara,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



**Ministro dell'Istruzione e del Merito.**  
Giuseppe Valditara



**Si rompe un tabù:  
con un coinvolgimento  
attivo delle imprese  
nella didattica più  
tecnica e laboratoriale**

dopo le novità introdotte nel decreto Lavoro di maggio, e in vigore da quest'anno; una maggiore apertura alle esperienze all'estero, alle lingue (metodologia Cll), al ricorso all'apprendistato, «che è un buon canale d'ingresso dei giovani nel lavoro».

Il senso, e al tempo stesso, l'«obiettivo chiaro» della riforma delle scuole tecnico-professionali Valditara lo riassume in un numero: «Abbiamo più di un milione di posti di lavoro scoperti, è inaccettabile. La mia idea di scuola - ha poi aggiunto - è quella costituzionale, ritagliata su misura dei talenti e delle abilità del singolo studente. Anche per

ANSA

questo con la ripresa delle lezioni avremo 37 mila docenti tutor nell'ultimo triennio delle superiori. Questo consentirà di recuperare i ritardi, potenziando la didattica. Quest'anno, peraltro, avremo più docenti assunti e meno precari. Abbiamo realizzato l'80% delle immissioni in ruolo autorizzate, +2,183 cattedre rispetto allo scorso anno. Ci sono 15.920 posti vacanti in meno e faremo un ricorso ai supplenti per coprire l'organico di diritto pari al 10,9%, lo scorso anno è stato del 15%, con un abbattimento di un terzo».

Il percorso che ha portato alla stesura del Ddl (che approderà settimana prossima in Cdm) ha avuto una tappa decisiva a Frosinone, agli Stadi generali dell'Education organizzati da Confindustria, dove si è sancita quella «grande alleanza tra scuola, mondo produttivo, parti sociali, che la riforma dell'istruzione tecnico-professionale e l'idea di campus adesso concretizzano».

Certo, la sperimentazione della nuova filiera formativa partirà nel 2024 (e si dovrà attendere il 2030 per vedere i primi risultati concreti); «ma è fondamentale posare la prima pietra - ha chiosato Valditara - Regioni e parti sociali avranno un ruolo strategico nel decollo e nell'attuazione di questa sperimentazione. Vogliamo che questo percorso sia d'assoluta eccellenza per i ragazzi. Insomma, il messaggio deve essere chiaro: non possiamo più permetterci una scuola slegata dal mondo del lavoro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



068633

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





## Lavoro

Il datore è libero di scegliere  
il contratto collettivo — pag. 40

# Datore libero di scegliere il Ccnl conforme al settore

## Rapporto di lavoro

Via libera del Tar Lombardia  
all'applicazione in una coop  
del contratto Vigilanza privata

Per i giudici amministrativi  
stop solo in caso di previsioni  
contrarie alla legge

**Giampiero Falasca**

Il contenzioso sul livello minimo della retribuzione e della sua conformità all'articolo 36 della Costituzione si annuncia lungo e non privo di colpi di scena, soprattutto rispetto ad alcuni contratti collettivi molto controversi. Dopo le diverse iniziative della Procura di Milano, di alcuni Ispettorati del lavoro e della magistratura del lavoro, che hanno messo in discussione la "presunzione" di correttezza del salario minimo stabilito da un accordo collettivo, anche se firmato da sindacati rappresentativi, la vicenda si arricchisce di un altro colpo di scena, che va in direzione contraria.

Il Tar Lombardia, infatti, consentenza del 28 giugno 2023, pubblicata nei giorni scorsi, ha rigettato ogni contestazione in merito all'adeguatezza del contratto collettivo nazionale Vigilanza privata - servizi fiduciari, annullando il verbale con cui l'Ispettorato Territoriale del Lavoro di Como-Lecco aveva ordinato a un'azienda impegnata nei servizi di portierato, custodia, reception e guardiana non armata di applicare un diverso, e più oneroso, accordo collettivo (quello del settore Multiservizi).

La controversia aveva a oggetto, in

particolare, un verbale di contestazione di illecito amministrativo emesso nei confronti di un'impresa cooperativa che applicava per il proprio personale il Ccnl Servizi fiduciari; un accordo con livelli retributivi molto contenuti, ma che aveva una forte rappresentatività, essendo stato sottoscritto dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale.

L'Ispettorato aveva emesso il verbale ritenendo che l'applicazione di tale Ccnl determinasse il pagamento delle retribuzioni del personale dipendente «in misura inferiore ai livelli minimi previsti dalla contrattazione collettiva applicata in violazione dell'articolo 3 della legge 3 aprile 2001 n. 142 nonché dell'articolo 36 della Costituzione».

Il Tar ha contestato tale ricostruzione, richiamando proprio la legge 142/2001; tale normativa, ricorda il giudice amministrativo, impone alle imprese cooperative di riconoscere al socio lavoratore un trattamento complessivo minimo non inferiore a quello previsto dal Ccnl comparativamente più rappresentativo del settore. Tale contratto collettivo, quindi, funge da parametro esterno di commisurazione della proporzionalità e della sufficienza del trattamento economico da corrispondere al socio lavoratore, in base all'articolo 36 della Costituzione.

Sempre secondo il Tar, la norma ha una duplice funzione: impedire l'applicazione al socio-lavoratore di una cooperativa di un contratto collettivo cosiddetto "pirata" (inteso come accordo sottoscritto da organizzazioni sindacali minoritarie e quindi poco rappresentative), e prevenire l'applicazione di un contratto collettivo non pertinente rispetto al settore d'attività in cui opera l'impresa cooperativa.

La corretta applicazione di questi

principi, prosegue il Tar, nei confronti di un'azienda che eroga servizi di «guardia non armata, portierato, custodia, reception, revisione e manutenzione delle relative attrezzature» (come quella destinataria del verbale) ha come naturale conseguenza l'applicazione del Ccnl per i dipendenti da imprese di vigilanza privata e servizi fiduciari, stipulato in data 8 aprile 2013, tra gli altri, anche dalle associazioni sindacali Filcams-Cgil e Fisascat-Cisl (e ratificato dalla Ugl) e dalle associazioni datoriali Anivp, Assvigilanza e Univ: ciò in quanto tale accordo ha come oggetto proprio l'attività di vigilanza privata e i servizi fiduciari.

Non è corretta, quindi, la decisione dell'Ispettorato di ordinare l'applicazione del differente contratto per l'area Multiservizi, in quanto questo si riferisce a imprese che operano anche nel settore della pulizia, della logistica e dei servizi integrati di global service, attività cui l'azienda destinataria del verbale risultava estranea.

Il Tar conclude ricordando che l'individuazione del Ccnl da applicare ai dipendenti è una scelta discrezionale del datore di lavoro che, salvo il caso di accordi collettivi con previsioni contrarie alla legge o riferibili a categorie del tutto disomogenee, non è sindacabile nel merito in sede giurisdizionale.

Una lettura ineccepibile dal punto di vista formale, che tuttavia sembra difficilmente conciliabile con gli approcci - più focalizzati sull'adeguatezza della retribuzione rispetto ai parametri costituzionali della proporzionalità e sufficienza - seguiti dalla magistratura, in ambito penale e giuslavoristico, nei mesi scorsi: si apre, quindi, l'ennesimo fronte di incertezza nel nostro diritto del lavoro, già sofferente per la carenza di punti fermi e interpretazioni condivise

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## L'INTERVISTA

### Valditara: “Ecco il piano per i docenti di sostegno”

ELISA FORTE

Anche i supplenti di sostegno potranno rimanere nella stessa scuola per il ciclo scolastico dello studente con disabilità. È una delle principali novità che il ministro dell'Istruzione e del Merito Giuseppe Valditara vorrebbe introdurre. Ma sul tema del sostegno, il lavoro da fare è molto. Ridurre il precariato e il turnover, aumentare gli specializzati, bandire un nuovo concorso per oltre 13mila posti. - PAGINE 12 E 13

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





L'INTERVISTA

Giuseppe Valditara

# “Questi insegnanti vanno valorizzati ora ne aumenteremo il numero”

Il ministro dell'Istruzione: “Stiamo lavorando perché i precari vengano confermati per tutta la durata del ciclo scolastico degli studenti con disabilità a loro affidati”

ELISA FORTE

TORINO

**A**nche i supplenti di sostegno potranno rimanere nella stessa scuola per il ciclo scolastico dello studente con disabilità. È una delle principali novità che il ministro dell'Istruzione e del Merito Giuseppe Valditara vorrebbe introdurre. Ma sul tema del sostegno, il lavoro da fare è molto. Ridurre il precariato e il turnover, aumentare i posti per la specializzazione sul sostegno (che nel prossimo anno accademico saliranno a 30 mila), bandire un nuovo concorso per oltre 13 mila posti. E ancora: investire nelle tecnologie informatiche che oggi sono un potentissimo aiuto in particolare per i ragazzi con disabilità, rendere possibile la partecipazione degli studenti disabili a più iniziative extrascolastiche. E provvedere alla rimozione delle barriere architettoniche. In queste ore frenetiche, alla vigilia della riapertura delle scuole, al ministero dell'Istruzione e del Merito in viale Trastevere a Roma questi sono i punti principali del dossier “sostegno”.

Nello scorso dicembre, il ministro Giuseppe Valditara ha partecipato al congresso Fish (Federazione Italiana per il superamento dell'handicap), l'occasione era la Giornata Internazionale delle persone con disabilità. Sul quel palco a Roma ha annunciato «la riforma dei docenti di sostegno». Partendo da tre punti principali. Primo: aumentare il numero complessivo degli insegnanti di sostegno. Secondo:

perfezionare la loro preparazione professionale. Terzo: dare continuità al rapporto psicologicamente ed educativamente importante tra ogni singolo allievo disabile e il suo insegnante di sostegno.

**Ministro, uno dei punti critici resta la continuità didattica non garantita al 59% degli studenti disabili. Cosa si possono aspettare le famiglie alla ripresa delle lezioni?**

«Stiamo lavorando alla modifica del regolamento per le supplenze, in modo da consentire la conferma dei docenti precari sui posti ricoperti per tutta la durata del ciclo scolastico frequentato dagli studenti con disabilità che sono loro affidati, nel pieno accordo fra le famiglie e le istituzioni scolastiche. Su questo apriremo un confronto con i sindacati. Mentre gli insegnanti di ruolo reclutati quest'anno sono già vincolati a mantenere la cattedra per almeno tre anni».

**Restano vacanti 13.780 posti di sostegno: rispetto allo scorso anno il trend è positivo, c'è una copertura in organico di 3.802 cattedre in più rispetto al 2022. Ma non basta.**

«C'è un miglioramento netto anche grazie alla “mini call veloce”, un istituto introdotto da noi. La call veloce, utilizzata nell'ambito della procedura di reclutamento straordinario per lo scorrimento delle graduatorie provinciali per le supplenze di prima fascia, ha permesso di nominare in ruolo 2.444 docenti su posti disponibili in regioni diverse da

quelle di inserimento in graduatoria, massimizzando così le nomine dei nuovi specializzati. Abbiamo beneficiato di una netta semplificazione grazie a una procedura informatizzata e rapida che ha permesso di reclutare il 20 per cento delle nomine totali».

**Docenti non qualificati, docenti non sempre in grado di accogliere la complessità del ruolo: quello della specializzazione resta un problema macroscopico che investe non solo la professionalità ma anche l'attitudine. Su questo cosa si sta facendo?**

«Tutti i docenti messi in ruolo con assunzioni a tempo indeterminato sono specializzati. Abbiamo sicuramente bisogno di incrementare in modo significativo i Tfa, cioè la formazione specialistica dei giovani sul sostegno. Arriviamo nel nuovo accademico a quota 30 mila. Va incrementato l'organico di diritto per dare più qualità all'insegnamento di sostegno e per aumentare la continuità didattica».

**Nel 2022-23 290 mila iscritti con certificazioni hanno richiesto un insegnante di sostegno. La forbice tra i docenti a disposizione e gli aventi diritto resta alta. Il numero dei docenti va incrementato?**

«Non vi è dubbio che abbiamo la necessità di incrementare il numero dei docenti sul sostegno. Le nomine di ruolo autorizzate dal ministero sono 18.023. Le nomine andate a buon fine sono state quest'anno il 74% a fronte del

53,2% del 2022. Abbiamo poi assunto 68.269 supplenti fino al termine delle attività didattiche, con nomina fino al 30 giugno. Se il numero delle certificazioni dovesse aumentare durante l'anno, aumenterà anche il numero delle supplenze per garantire il diritto allo studio».

**I gifted children in Italia sono circa il 5% della popolazione scolastica, secondo i dati del Lab Talento dell'Università di Pavia. Gli studenti plusdotati rientrano tra i Bes (bisogni educativi speciali). Esperti e dirigenti lamentano la mancanza di linee guida e di prassi comuni per la presa in carico a scuola. Un vuoto da colmare?**

«Un ruolo importante potrà svolgerlo il docente tutor: penso che possa essere utile la personalizzazione didattica al fine di potenziare le loro competenze. Un percorso che possa individuare i loro talenti e li valorizzi con il contributo degli altri docenti della classe».

**Chi è per il ministro Valditara l'insegnante di sostegno?**

«È una figura centrale che va valorizzata anche perché la società attuale è una società sempre più consapevole della necessità di farsi carico dei disagi che emergono. L'insegnante di sostegno sarà sempre più importante in una scuola che vorrà farsi carico di promuovere le diverse abilità di tanti giovani che hanno straordinarie potenzialità e che devono essere aiutati ad esprimerle al meglio». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



# “

## La specializzazione

Abbiamo bisogno di incrementare la formazione specialistica sul sostegno

## I plusdotati

Sarà utile la personalizzazione didattica per potenziare le loro competenze

## Il ruolo

Le nomine sul sostegno andate a buon fine quest'anno sono state il 74%

## La mini call veloce

Ha permesso di nominare in ruolo 2.444 docenti su posti disponibili in regioni diverse



Giuseppe Valditara è stato senatore di An e del Popolo della Libertà. Oggi è nella Lega

LAPRESSE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



# Rigassificatore di Vado, un altro caso Piombino Tentativi di protesta

## Transizione energetica

**Toti: «Siamo aperti al dialogo ma l'impianto è sicuro e sostenibile»**

### Raoul de Forcade

I rigassificatori continuano a essere al centro dello scontro politico in Italia. Dopo le polemiche e le contrapposizioni su quello di Piombino, ora nel mirino di chi si oppone al piano energetico concepito, a suo tempo, dall'esecutivo Draghi, c'è il previsto spostamento della nave rigassificatrice Golar Tundra dal porto toscano a un'area al largo di Vado Ligure (Savona) nella seconda metà del 2026. Un'operazione che sta procedendo col placet dell'attuale Governo, con Snam in qualità di ente attuatore e che sarà sottoposta a una valutazione d'impatto ambientale nazionale.

Commissario designato per il rigassificatore è il governatore ligure Giovanni Toti. Ma contro il progetto si sono già schierate le forze politiche di opposizione alla giunta regionale, con in testa il Pd e il M5s. La protesta sta avendo anche eco sui social e registra una presa di posizione contro il rigassificatore di un istituto scolastico di Quiliano, uno dei cinque Comuni coinvolti. Gli altri sono Altare, Cairo Montenotte, Carcare e Savona, quest'ultimo non direttamente interessato sotto il profilo impiantistico ma coinvolto per questioni di prossimità e per il fatto che ospita l'Autorità portuale di riferimento. Finora l'operazione è stata al centro di alcuni meeting tra commissario e sindaci e di due incontri

tecnici (uno il 23 e l'altro il 31 agosto scorsi), tra la struttura commissariale, i Comuni interessati, Snam, il Rina e i referenti dell'Adsp. Martedì scorso, invece, c'è stata una riunione tra i sindaci coinvolti, con l'aggiunta di quello di Albissola Marina, che hanno manifestato contrarietà all'operazione. Inoltre, del rigassificatore si è discusso in incontri pubblici a Quiliano e Savona; c'è stata poi una manifestazione in piazza (contraria) a Vado e una raccolta di firme (5.500) online. Per il 10 settembre gruppi Facebook hanno organizzato nel savonese una catena umana in spiaggia contro l'infrastruttura.

Il sindaco di Savona, Marco Russo sottolinea che, in merito al rigassificatore, «era necessario coinvolgere il territorio per tempo e non indire la Conferenza dei servizi in piena estate costringendo i sindaci ad affannose rincorse».

Il governatore-commissario Toti replica: «Da parte mia e di tutta la struttura commissariale c'è, e continuerà ad esserci, apertura al dialogo e alla collaborazione per migliorare il progetto o chiarire eventuali dubbi. Non è accettabile, però, l'atteggiamento di chi, ricoprendo un ruolo istituzionale, alimenta paure ingiustificate dei cittadini rispetto ad un impianto sicuro e con un impatto ambientale sostenibile oppure lamenta la mancanza di coinvolgimento: la legge prevede che sia il proponente, in questo caso Snam, a decidere dove collocare il rigassificatore in ambito portuale, esattamente come a Ravenna o a Piombino. E non appena Snam ha presentato l'istanza per il trasferimento della nave al largo di Vado Ligure, abbiamo subito convocato le amministrazioni interessate, con cui sono in corso gli incontri tecnici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





I RAPPRESENTANTI DEI LAVORATORI DI CARMAGNANI E SUPERBA SPINGONO PER IL TRASLOCO A PONTE SOMALIA. MA I PORTUALI SI OPPONGONO AL TRASFERIMENTO

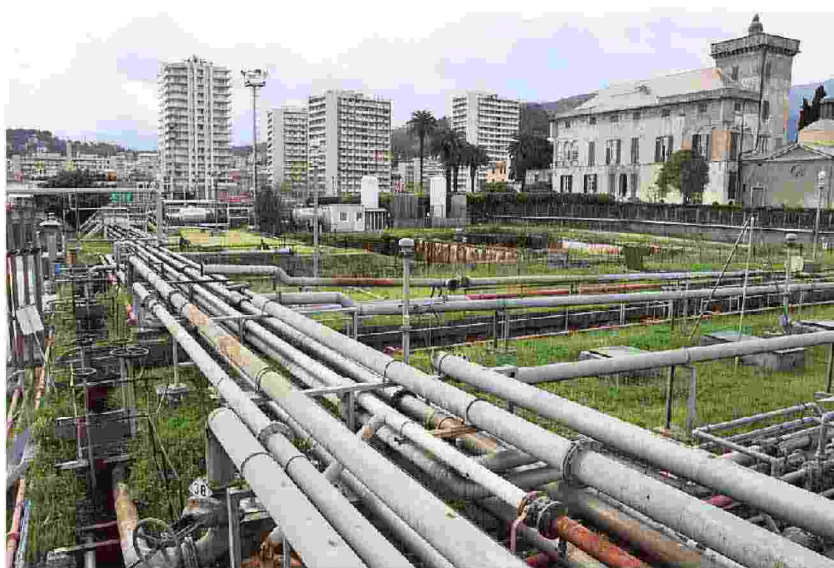
# Depositi, i sindacati alzano la voce «No alla chiusura degli impianti»

Le segreterie dei chimici di Cgil, Cisl e Uil: «Le due aziende devono essere spostate in porto a Genova»

Matteo Dell'Antico / GENOVA

Si fanno sentire con forza, per la prima volta dopo anni, i sindacati dei chimici che rappresentano i lavoratori di Superba e Carmagnani. Lo fanno per rispedire al mittente l'opzione zero, che significherebbe chiudere gli impianti invece che trasferirli a Ponte Somalia, nel porto di Genova. Secondo Filctem-Cgil, Femca-Cisl e Uiltec i depositi devono essere ricollocati in banchina «perché solo in questo modo sarà garantito il lavoro e lo sviluppo delle attività produttive. La priorità rimane la tutela delle lavoratrici e dei lavoratori e la difesa dell'occupazione. Alle istituzioni e alla politica si chiede un cambio di passo e una sollecita e tempestiva soluzione che non penalizzi la città, i suoi cittadini e i lavoratori. Trovare soluzioni e non ignorare i problemi deve essere lo scopo di chi amministra questa città», si legge in una nota.

Le due aziende attualmente danno lavoro a circa 70 dipendenti diretti che salgono a cento con l'indotto. Sotto l'aspetto occupazionale, però, se i chimici spingono per un trasferimento nel bacino di Sampierdarena, i sindacati dei portuali hanno più volte detto di essere contrari all'operazione che penalizzerebbe non solo gli addetti dei terminal ma anche i soci della Compagnia Unica visto che il polo chimici toglierebbe spazio al porto commerciale. Nei giorni scorsi il Comitato tecnico regionale (Ctr) ha respinto il trasferimento di Carmagnani e Superba a Ponte Somalia rilevando evidenti carenze sotto il profilo della sicurezza



Il polo chimico di Carmagnani, nel quartiere genovese di Multedo

e un oggettivo rischio di incidenti all'interno del sito industriale. Ma sullo spostamento delle due aziende a Sampierdarena pende un'altra spada di Damocle, che è la sentenza del Tar della Liguria attesa per il prossimo ottobre, quando i giudici dovranno esprimersi su diversi ricorsi presentati da operatori portuali e comitati di cittadini (compreso il Municipio Centro Ovest) che si oppongono ormai da anni al trasferimento degli impianti da Multedo a Sampierdarena.

Il trasloco dei depositi a Ponte Somalia, da sempre sostenuto dal sindaco Marco Bucci anche se il via libera all'operazione deve arrivare dall'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona (oggi senza un presidente dopo l'uscita di Paolo Emilio Signorini che è approdato in Iren) è stato affrontato martedì scorso a Palazzo Tursi dove il consiglio comunale genovese ha votato una mozione che impegna l'amministrazione ad attivarsi nei confronti degli enti competenti per arrivare nel più breve tempo possibile al trasferimento dei di Superba e Carmagnani da Multedo in un ambito portuale. L'opposizione ha presentato cinque ordini del giorno, tutti bocciati dalla giunta, nei quali è stata sottolineata la necessità di spostare i depositi da Multedo ma anche quella di trovare soluzioni che siano alternative a Ponte Somalia, sul cui progetto si sono sovrapposte più complicazioni, tra le quali anche l'obbligo di Via nazionale come precisato dal ministero dell'Ambiente. —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



PASTORINO (LINEA CONDIVISA): INTERVENGA ARPAL

## Porto Petroli, fondali più alti «Necessario avere spiegazioni»

L'obiettivo è quello di capire per quale motivo i fondali del terminal Porto Petroli, a Genova, si sono alzati improvvisamente. E sapere, con certezza, che tipo di sostanze sono presenti sui fondali di Multedo.

«Non penso che sia normale una cosa di questo tipo. Cosa è successo di preciso? Questo improvviso innalzamento, è forse dovuto al fatto che di fronte a Multedo e Pegli sono stati riversati oltre 700mila metri cubi di fanghi e rifiuti per permettere l'accesso alle banchine

delle navi da crociera di Msc?», chiede il consigliere regionale di Linea Condivisa, Gianni Pastorino, che assieme al suo collega di partito, il consigliere comunale di Palazzo Tursi, Filippo Bruzzone, hanno scritto una lettera ad Arpal (l'agenzia regionale per la protezione dell'ambiente) chiedendo un intervento per avere maggiori dettagli sulla vicenda. Dagli ultimi rilievi batimetrici effettuati in questi giorni, infatti, la Capitaneria di porto ha riferito che i fondali della zona di Multe-

do sono risultati meno profondi rispetto al recente passato, proprio nell'area dove attraccano in banchina le petroliere. 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. Nel frattempo Arpal, in merito alla vicenda, fa sapere che il controllo da parte dell'ente compete esclusivamente sui dragaggi per quanto riguarda la valutazione della torbidità dell'acqua o del potenziale inquinamento dei sedimenti. —

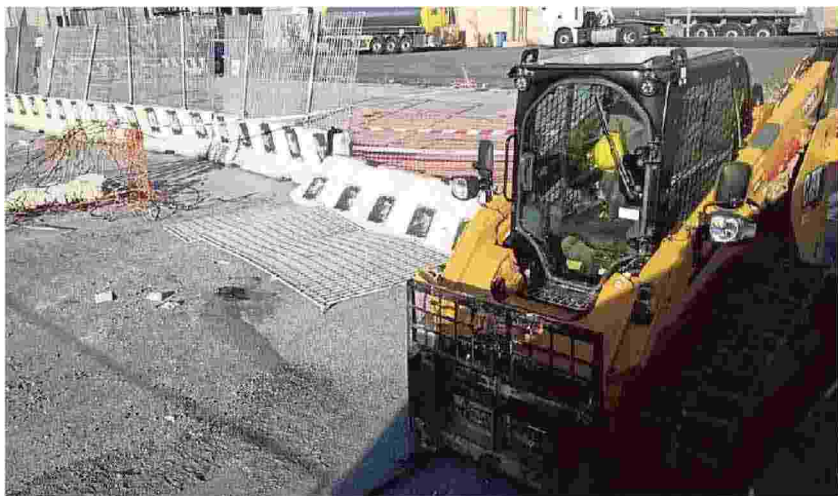
M.D.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



L'escavatore e il new jersey abbattuto, a Parco Rugna, posti sotto sequestro dalla Procura

Proseguono le indagini sull'edile travolto da un new jersey di cemento I sindacati: «L'Autorità di sistema ci ascolti». Ancora grave il ferito

## Incidente sul lavoro in porto, indagati il capocantieriere e chi guidava l'escavatore

### IL CASO

**M**entre la Procura ha iscritto sul registro degli indagati due colleghi dell'operaio edile rimasto vittima di un grave incidente sul lavoro lunedì a Parco Rugna, Calata Bettolo, in porto, i sindacati

hanno chiesto un incontro all'Autorità di sistema portuale. Cgil, Cisl e Uil vogliono un accordo, che porti alla stesura di un protocollo su «procedure, responsabilità e controlli su tutti i cantieri che persistono nell'area del Porto di Genova», si legge nella nota firmata dalle tre sigle. I cui rappresentanti, subito dopo l'inci-

dente di lunedì, hanno sollevato questo tema. Nel frattempo l'operaio ferito, Pietro Greco, 67 anni, originario di Gagliano Castelferrato, comune dell'Ennese, in Sicilia, è sempre ricoverato nel reparto di Neurorianimazione del San Martino.

«Nei prossimi mesi l'area portuale sarà interessata

dall'avvio di molti cantieri e lavorazioni che coinvolgeranno in grande numero diverse tipologie di maestranze - si legge sempre nella nota dei sindacati -. Non ci si può permettere ulteriori situazioni di rischio per lavoratori e lavoratrici che operano in questi perimetri». Così com'era stata sottolineata a più riprese dai delegati delle tre sigle l'opportunità di affidare a un operaio di 67 anni attività come quella che stava svolgendo.

Sul registro degli indagati, con l'accusa di lesioni gravissime, sono stati iscritti i nomi di due colleghi di Greco: quello della persona che guidava l'escavatore da cui si è sganciato il jersey, e il capocantieriere, che si era allontanato poco prima. Sono tutti dipendenti del Centro meridionale costruzioni srl, la società per cui lavora anche il ferito. Gli investigatori dell'Ufficio prevenzione e sicurezza negli 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 l'area di scavo) dovesse 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 infatti agganciato correttamente il new 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 finito a terra battendo violentemente la testa.

Oltre all'area di Parco Rugna, il sostituto procuratore Daniela Pischetola ha disposto il sequestro dell'escavatore, delle forche e del new jersey stesso. E presto, ricolligandoci a quanto premesso poc'anzi, potrebbe chiedere a un consulente di valutare se il muletto fosse il veicolo più idoneo a sollevare la barriera. 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

Cgil, Cisl e Uil: «Serve protocollo su procedure e controlli nei vari cantieri portuali»

Al centro delle verifiche l'adeguatezza delle forche del mezzo per spostare la barriera

differente da quello di un jersey. Da qui la mancata stabilità. I tecnici della Asl, poi, stanno cercando immagini utili agli accertamenti nelle telecamere individuate nell'area portuale.

Intanto resta la forte preoccupazione per le condizioni di Greco. Il San Martino ieri mattina ha diramato un nuovo bollettino medico, nel quale si spiega che il paziente resta in condizioni estremamente gravi e che a breve sarà sottoposto a una Tac per valutare il quadro clinico. —

M. FAG. - M. IND.  
51 DIFFICOLTA' DI RECUPERARE







LETTERA DEL COMUNE A CALA DEL FORTE

## Opere a difesa del porto «Materiali non conformi»

VENTIMIGLIA

Passa anche attraverso gli uffici comunali la querelle per quanto riguarda la realizzazione di un'opera di difesa del porto e anche della costa in prossimità dell'imbocco dell'approdo, la cosiddetta "banana", in parte realizzata ma non ancora ultimata e già al centro di un'interrogazione regionale del M5stelle, soprattutto per l'utilizzo di materiale proveniente da cave siciliane e non locali. Con una lettera inviata il mese scorso dall'ingegner Sciandra dell'ufficio tecnico comunale alla Regione e per conoscenza a Cala del Forte, si sottolinea che i massi utilizzati, provenienti dalla Cava di Custonaci, in sostanza, non sarebbero conformi a quanto stabilito. Il progetto prevede infatti massi locali nella parte su-

periore. Il giorno successivo Cala del Forte ha risposto all'ufficio tecnico comunale, ribadendo che l'opera non è ancora conclusa e quindi ogni giudizio va al momento sospeso. «I lavori - hanno infatti spiegato i tecnici di Cala del Forte - sono attualmente sospesi, sia per non interferire con le attività balneari e con il traffico marittimo, sia in attesa dell'assestamento dei massi conseguente alle prime mareggiate autunnali. Torneremo quindi sull'argomento prima della ripresa dei lavori per richiamare l'attenzione su alcuni aspetti che meritano, a nostro avviso, maggiore approfondimento e, comunque, nel rispetto del progetto e delle sue finalità». —

P. M.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



INCHIESTE

Venerdì 8 settembre alle 15, nel Teatro dell'Arte: «Obiettivo equità». Con Djamila Ribeiro, saggista, e Marina Calloni, ordinaria di Filosofia politica. Conversazione con Stefania Radoccia, Managing Partner Tax & Law EY Italy e Simona Maggini, Italy Country Manager WPP. A cura di Francesca Garbarini. Powered by EY



Ithaca Village, a 400 km di New York: qui un programma educativo che integra esigenze sociali e ambientali, diventa un modello di vita alternativa

# I CANTIERI DELLA PARITÀ SONO ANCORA APERTI

Una ricerca di EY, realizzata con Swg, accende un faro sul divario di genere nell'occupazione: il capitale umano femminile resta usato poco e male. Pochissime donne ricoprono posizioni di leadership: solo il 2% sono amministratrici delegate e il 4% presidenti. Il dibattito in Triennale

di Francesca Garbarini

**I**l cantiere della parità resta aperto. Secondo Francesco Giavazzi, «l'occupazione femminile sta crescendo anche in Italia ma il divario di genere non si riduce. È una perdita colossale per la nostra economia». L'economista lo scriveva sul *Corriere della Sera* qualche giorno fa, aggiungendo che l'allarme è vecchio di almeno vent'anni ed è ancora più pericoloso, perché il capitale umano femminile resta usato poco e male. Ecco perché studi come quello di EY, realizzato con Swg e dedicato a «La leadership nel mondo femminile del lavoro» aiutano a mettere a fuoco il problema, raccogliendo voci, maschili e femminili, dall'interno del mondo del lavoro, per individuare dove intervenire subito e concretamente per cambiare le cose. La ricerca sarà presentata venerdì 8 settembre in un incontro dal titolo «Obiettivo equità. Non solo lavoro: nuovi equilibri (e libertà) al femminile», a cui partecipano la filosofa e attivista brasiliana Djamila Ribeiro, con Marina Calloni, ordinaria di filosofia politica e sociale all'università Milano Bicocca, in dialogo con Stefania Radoccia, managing partner Tax&law di EY in Italia e Simona Maggini, country manager per l'Italia di Wpp. È proprio Radoccia, che

guida lo studio legale più grande d'Italia per fatturato, con 850 professionisti, ad anticipare qualche riflessione. «Dalla ricerca emerge che è aumentata del 19% la percezione che una leadership femminile aiuti le aziende a performare meglio. Bene, ma non basta. Anche perché il 55% delle donne lavoratrici ritiene che nelle proprie aziende ci sia un gap salariale e ben il 61% che ci sia uno scarto in termini di opportunità di carriera — spiega Radoccia —. Dati in crescita, rispettivamente del 7 e del 9%. Questa seconda edizione dello studio evidenzia molti nodi ancora da sciogliere: la parità non è stata raggiunta. Pochissime donne ricoprono posizioni di leadership: solo il 2% sono amministratrici delegate e il 4% presidenti. E anche il middle management è spesso a maggioranza maschile». Dunque donne più consapevoli ma ostacoli — ancora tanti — da rimuovere. Le aziende l'hanno capito, ma non sempre l'agenda della parità è prioritaria. Il 60% dei dirigenti maschili in Italia, ad esempio, ritiene che la promozione di donne in posizioni apicali sia un impegno ma non una priorità. La differenza è enorme. Anche perché lo stesso ragionamento vale per il 40% delle dirigenti donne. «Il pink washing è un rischio — prosegue Radoccia, che nel 2019, alla

nomina, era una delle prime donne a capo di uno studio legale e tributario in Italia —. La parità, spesso, diventa una questione di marketing o comunicazione, quando dovrebbe essere nell'agenda dei manager con obiettivi legati alla remunerazione o a obblighi di legge. La Golfo-Mosca è stata criticata, ma è una buona soluzione quando il cambio culturale richiede troppo tempo». E infatti nella realtà, racconta ancora la ricerca, le donne vengono bloccate dalla cultura del «sì è sempre fatto così», e le maggiori barriere per la crescita della leadership femminile sono legate alla conciliazione lavoro-famiglia (per l'86% del campione) e della poca libertà di movimento che gli uomini lasciano alle donne (74%). «Nel mio team le donne sono più del 50%. I leader devono spendersi per creare una cultura nuova. Sono a favore non solo di una leadership femminile ma anche di una classe dirigente giovane — conclude Radoccia, che è attiva nel programma YouMovement, uno dei progetti di EY per la promozione della leadership femminile — per la quale la parità non sia un problema ma un dato di fatto. Purtroppo anche il cambio ai vertici è storicamente lento in Italia». E molto alto il prezzo che pagheremo se non ci sbrighiamo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## «Empowerment e inclusione come pilastri del successo»

Simona Maggini (WPP): «Mettere in luce il potenziale delle donne, offrire pari opportunità di promozione e sviluppo»

**U**n tavolo di lavoro che porti ad azione concrete e il cui obiettivo è dare vita a un nuovo linguaggio della diversità e dell'inclusione, basato sulla partecipazione, sulle testimonianze e sullo scambio di opinioni. In WPP, multinazionale dei servizi di marketing e comunicazione con 115 mila dipendenti in oltre 100 Paesi, è nato il Diversity, Equity & Inclusion Board, attivo anche in Italia dal 2021, anno in cui WPP ha inaugurato il suo nuovo campus milanese, e presieduto da Simona Maggini, che guida le attività italiane del network con il ruolo di Italy Country Manager di WPP. «In WPP consideriamo l'inclusione e l'empowerment femminile come pilastri fondamentali per il successo — dice Maggini —. Siamo una creative transformation company e valorizzare la diversità è un imperativo etico oltre che una risorsa fondamentale per il nostro business, una strategia vincente per crescere in modo sostenibile adattandosi alle sfide del futuro. Del resto, con quello che chiamiamo Nuovo Umanesimo, viviamo un risveglio delle coscienze rispetto a ciò che la comunicazione può e deve fare». Gli ultimi lavori presentati dal board si sono focalizzati sulla racial equity, analizzando e proponendo risposte concrete sul perché in Italia, ancor più che in altri mercati, mancano role model diversificati e multietnici. Questa è una delle tante «inclusioni» possibili su cui si impegna WPP, mentre la gender equality resta un obiettivo primario. Di recente anche l'Italia si è unita alla global community per le donne in WPP: STELLA, che ha lo scopo di ispirare e consentire alle donne in azienda di massimizzare il potenziale e crescere attraverso una maggiore diversità. «Mettere in luce il potenziale delle donne, offrire pari opportunità di promozione e sviluppo, e creare un ambiente lavorativo inclusivo sono passi essenziali verso la costruzione di una realtà veramente innovativa, oltre che di una società più giusta — ricorda Maggini —. Sono una sostenitrice della leadership femminile e dei giovani talenti. Ho coltivato un dinamico team di donne investendo in mentoring, formazione e sviluppo continuo per favorire un cambiamento».

Fra. Ga.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**55%**  
Emerge che il 55% delle donne lavoratrici ritiene che nelle proprie aziende ci sia un gap salariale

**61%**  
Stando allo studio di EY con Swg il 61% pensa che ci sia uno scarto in termini di opportunità di carriera

**60%**  
Il 60% dei dirigenti maschili in Italia pensa che promuovere le donne sia un impegno ma non una priorità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





IL CASO

# Depositi, i sindacati “No all’opzione-zero ma la scelta in porto sia condivisa”

I rappresentanti dei lavoratori chiedono “un cambio di passo e una soluzione che non penalizzi la città”  
Bucci domani incontra il ministro dell’Ambiente Pichetto Fratin. Superba ha solo pochi giorni per rispondere al Ctr

di **Alberto Bruzzone**

Il giorno dopo le scintille in Consiglio Comunale a Genova, la tensione sull’argomento depositi costieri e sul loro trasloco da Multedo a Ponte Somalia è ancora pienamente nell’aria. Sono giornate intense perché domani il sindaco Marco Bucci, come ha annunciato in Sala Rossa, incontrerà il ministro dell’Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin, in visita a Genova, per chiedere lumi sulla scelta di effettuare una Valutazione d’impatto ambientale di tipo nazionale; nel frattempo, stanno per scadere i dieci giorni concessi a Superba (che in questa partita concorre da capofila di una cordata dove è presente anche Carmagnani) per presentare le integrazioni chieste dal Ctr, il quale a sua volta avrà altri cinquanta giorni per dire un sì o un no, questa volta definitivo. La ripresa della politica dopo la pausa di agosto, così come della cronaca cittadina, è quindi tutta incentrata sul tema del trasferimento del polo chimico in ambito portuale. Sono proprio i sindacati delle aziende chimiche che ieri sono intervenuti nel dibattito: si parla di mantenimento dei posti di lavoro, si parla spesso dell’occupazione portuale, un po’ meno spesso di quella dei lavoratori nel settore chimico, ed ecco che Filitem Cgil, Femca Cisl e Uiltec Uil hanno voluto puntualizzare. «Nell’ambito della vertenza relativa allo spostamento dei depositi chimici dal Ponente genovese, in attesa delle veri-

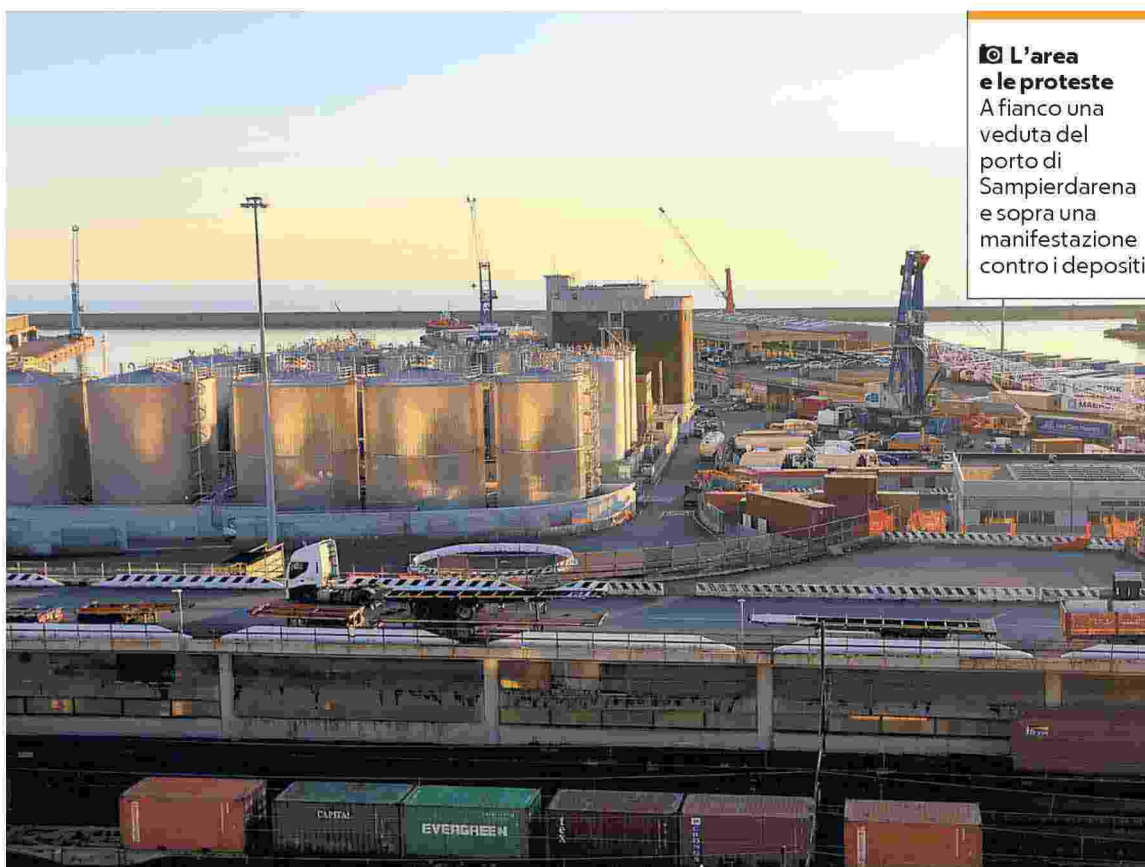
fiche e delle autorizzazioni da parte degli enti preposti, noi ribadiamo ciò che sosteniamo da anni. Nello specifico: l’opzione zero non è accettabile e i depositi devono essere ricollocati nel Porto di Genova perché solo in questo modo sarà garantito il lavoro e lo sviluppo delle attività produttive. La priorità rimane la tutela delle lavoratrici e dei lavoratori e la difesa dell’occupazione». I sindacati chiedono alle istituzioni e alla politica «un cambio di passo e una sollecita e tempestiva soluzione che non penalizzi la città, i suoi cittadini e i lavoratori. Trovare soluzioni e non ignorare i problemi deve essere lo scopo di chi amministra questa città». Non è piaciuto ai sindacati il sentir rievocare l’opzione zero, cioè la chiusura di Superba e Carmagnani senza il trasloco, scenario più volte dipinto ieri in Consiglio Comunale, da alcuni esponenti delle minoranze (Mattia Cruciolì di Uniti per la Costituzione su tutti). Intanto, i consiglieri del Partito Democratico spiegano la loro scelta di uscire dall’aula al momento del voto della mozione proposta da Vince Genova: «Lo abbiamo fatto ritenendo offensiva per i cittadini di Multedo e Sampierdarena, per i lavoratori e per i genovesi tutti l’impostazione che la maggioranza ha dato a una discussione così cruciale per la città. A fronte dell’incapacità di individuare vie attuabili, lasciano basiti i reiterati annunci di imminenti soluzioni che l’amministrazione Bucci fa ormai da sei anni e il rifiuto a dialogare con la cittadi-

nanza sul tema». Sul tema dei depositi costieri si è espresso anche il presidente della Regione, Giovanni Toti, a margine di un evento a Castiglione Chiavarese: «Quello del trasloco è un percorso coraggioso e utile. Ci sono delle valutazioni tecniche, lasciamo lavorare gli esperti. Se si dovrà cambiare qualcosa, sarà fatto. Ma non parliamo di opzione zero. Non vogliamo il rigassificatore, salvo poi piangere se salgono le bollette, non vogliamo le industrie, salvo poi piangere perché si perdono i posti di lavoro, non vogliamo le attività portuali, salvo poi distruggere l’economia di un paese. Io penso che la logica della decrescita felice vada definitivamente abbandonata». Un messaggio soprattutto rivolto agli esponenti del Movimento 5 Stelle. Grillini sono, per l’appunto, il presidente del Municipio Centro Ovest, Michele Colnaghi, il consigliere comunale, Fabio Ceraudo, e il coordinatore provinciale, Stefano Giordano: «Spetta a chi amministra trovare una soluzione lontana dalle case, tutte, e dalle banchine. Se la destra non è in grado di trovarla, si prenda in considerazione l’opzione zero. Ultima ratio, ma a oggi l’unica soluzione. Traslocare i depositi a Ponte Somalia significa peraltro far perdere ai lavoratori portuali almeno dodicimila chiamate, cui si aggiungerebbe la perdita del posto per altri trecento lavoratori della Grimaldi. Al sindaco facciamo notare che alzare la voce pur di difendere l’indifendibile, non risolve il problema».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



**L'area e le proteste**  
A fianco una veduta del porto di Sampierdarena e sopra una manifestazione contro i depositi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



## Spediporto

### Botta 'Modello spagnolo per riformare i moli'

«La portualità è il terminale logistico e non solo al servizio del comparto produttivo del nostro paese. Rappresenta, dunque, un asset strategico su cui, a nostro giudizio, il pubblico deve mantenere un pieno controllo» dichiara il dg di Spediporto Giampaolo Botta che esclude però «preclusioni verso l'ingresso di investitori privati e penso, come già fatto dal viceministro Rixi di "Puertos del Estado", il modello spagnolo che vede, oggi, una presenza pubblica su due livelli, locale e centrale, che ha dato ottimi frutti, grazie anche all'integrazione con gli investitori privati come testimoniato dalla crescita del porto di Barcellona». Botta sottolinea la necessità di completare gli investimenti nelle infrastrutture «ma anche un efficace sistema di servizi alle merci. E qui, racconta Botta, il modello torna a essere quello catalano, con Barcellona che ha aperto un centro verifiche tra i più efficienti».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



# “Porti privati? Sarebbe l’anarchia”

Intervista all'ex ministro dei Trasporti Graziano Delrio: “Non si capisce nemmeno quale sia il disegno del governo Meloni: Musumeci ha un'idea, Rixi un'altra, Tajani un'altra ancora”

di Massimo Minella

«Ma a quale riforma dei porti pensa il centrodestra? Perché l'impressione è che ognuno vada un po' per la propria strada». Lui, Graziano Delrio, la riforma dei porti l'ha fatta sul serio, nel 2015, da ministro dei Trasporti, innovando nel profondo la portualità e traghettandola verso la sua nuova dimensione logistica. Di fronte ai pronunciamenti del governo di centrodestra di andare nuovamente a modificare quelle norme, Delrio, senatore Pd, non ha alcun pregiudizio. «Il tempo passa e capisco che si voglia intervenire su una materia che si modifica velocemente, anzi lo ritengo comprensibile».

● a pagina 4

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633





intervista

# Delrio “Porti privati? Sarebbe l’anarchia il governo è confuso”

di Massimo Minella

«Ma a quale riforma dei porti pensa il centrodestra? Perché l'impressione è che ognuno vada un po' per la propria strada». Lui, Graziano Delrio, la riforma dei porti l'ha fatta sul serio, nel 2015, da ministro dei Trasporti, innovando nel profondo la portualità e traghettandola verso la sua nuova dimensione logistica. Di fronte ai pronunciamenti del governo di centrodestra di andare nuovamente a modificare quelle norme, Delrio, senatore Pd, non ha alcun pregiudizio. «Il tempo passa e capisco che si voglia intervenire su una materia che si modifica velocemente, anzi lo ritengo comprensibile. Ma ciò che davvero non capisco e a che tipo di riforma si pensi. Perché se ascolto Musumeci, Rixi e Tajani trovo tre dichiarazioni diverse una dall'altra». Il denominatore comune che spinge Delrio a dire no alle tesi del centrodestra è questo rimando ai porti da privatizzazione. «Se così fosse, sarebbe l'anarchia, il ritorno delle battaglie fra un porto e l'altro, esattamente quello che noi abbiamo cancellato facendo nascere i sistemi portuali».

**Quindi, progetto da bocciare quello del governo Meloni, senatore Delrio?**

«Intanto sarebbe interessante capire quale sia il progetto del governo in materia di porti. Perché sul fatto che siano un elemento essenziale dell'economia italiana, che valgono qualcosa come 400 miliardi di euro, dovremmo essere tutti d'accordo».

**E quindi?**

«Quindi proprio per questo servirebbe uno Stato che facesse lo Stato, con le idee chiare, in cui il ruolo del pubblico è ben coordinato, con una visione forte. Che è esattamente quello che manca».

**E secondo lei qual è il motivo? Il governo Meloni ha fatto nascere anche il ministero del Mare...**

«Appunto. Questo ministero affidato a Musumeci ha presentato un piano che mi pare sia sconfessato dalle parole di Tajani. E Rixi la pensa ancora in un altro modo».

**Ma chi dovrebbe avere la titolarità?**

«Dovrebbe essere il ministero del Mare che è senza portafoglio ma è in capo a Palazzo Chigi. In realtà mi sembra un pasticcio, con competenze differenti sparse fra ministeri e una realtà di fondo che è davanti ai nostri occhi».

**Quale?**

«Che una vera proposta ancora non c'è».

**C'è però la volontà di cambiare la legge dei porti. È necessario?**

«Guardi, noi abbiamo portato avanti un'idea di sistema del mare, facendo nascere autorità appunto di sistema portuale con una forte attività di programmazione. Posso capire che si possa intervenire ancora, ma se l'idea è quella avanzata da Tajani allora non ci siamo. Solo in Nuova Zelanda e in Gran Bretagna i porti sono privatizzati. In nessuna altra

parte del mondo lo sono».

**Perché, secondo lei, quasi nessuno lo ha fatto?**

«Perché questo modello privato non ha alcun senso. Le authority sono soggetti pubblici, e tali devono restare, a cui possiamo però dare più strumenti per renderli maggiormente efficienti. Ecco, da questo punto di vista credo sia giusto intervenire».

**A che cosa sta pensando, in particolare?**

«Non ho più incarichi sui temi portuali, seguo una materia che mi appassiona sempre, ci tengo a fare questa premessa. Detto questo, io credo che le autorità non possano essere equiparate a sistemi tipici del pubblico impiego. Credo sia giusto dare

loro maggiore dinamismo, favorendo tempi brevi per le procedure. Diamo anche ai presidenti la possibilità di assumere personale in modo più flessibile. Insomma, non ingessiamole perché questi soggetti pubblici sono quotidianamente a confronto con il mercato e con tutti i soggetti privati».

**Ai presidenti sono arrivati anche i soldi del Pnrr...**

«Intanto mi lasci ricordare che quei soldi li abbiamo fatti arrivare noi attraverso il confronto con l'Europa. Ma anche la gestione di questi fondi che sono nelle disponibilità delle authority ci fanno appunto capire che è necessario dotare gli enti di maggiore flessibilità e snellezza».

**La privatizzazione secondo alcuni poteva rappresentare una strada da seguire, proprio**

**per questi motivi...**

«La privatizzazione sarebbe uguale all'anarchia dei porti, torneremmo a schemi pre-riforma, quando c'erano le guerre fra i porti, Carrara contro Spezia, Savona contro Genova. Mancava proprio l'idea di fondo che noi abbiamo portato con la riforma di sistema-Paese. E questo modello è totalmente antieconomico. Non solo».

**Che altro?**

«Favorisce le spinte localistiche e individualistiche. In questo modo non permettiamo allo Stato di fare lo Stato. Invece bisogna essere rigorosi. Noi facemmo una selezione pubblica per titoli per nominare i presidenti dei porti. Ora sento dire che la scelta dev'essere affidata ai comuni o alle regioni. Ma attenzione perché il localismo può aprire a situazioni contrarie ai veri interessi della portualità».

**Che ne pensa dell'idea avanzata dal viceministro Rixi di un soggetto centrale a cui rispondono le singole autorità?**

«Anche noi avevamo messo a punto una strategia nazionale in cui avevamo individuato autorità portuali di interesse nazionale e porti di interesse regionali. Ma quello che io non riesco a vedere di questo governo è il disegno unitario. Detto questo, come spiegavo prima, posso capire che ci sia ancora più bisogno oggi di dare ai porti una struttura più dinamica, con forma di flessibilità e di dinamicità di mercato. Questo effettivamente farebbe il bene della portualità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

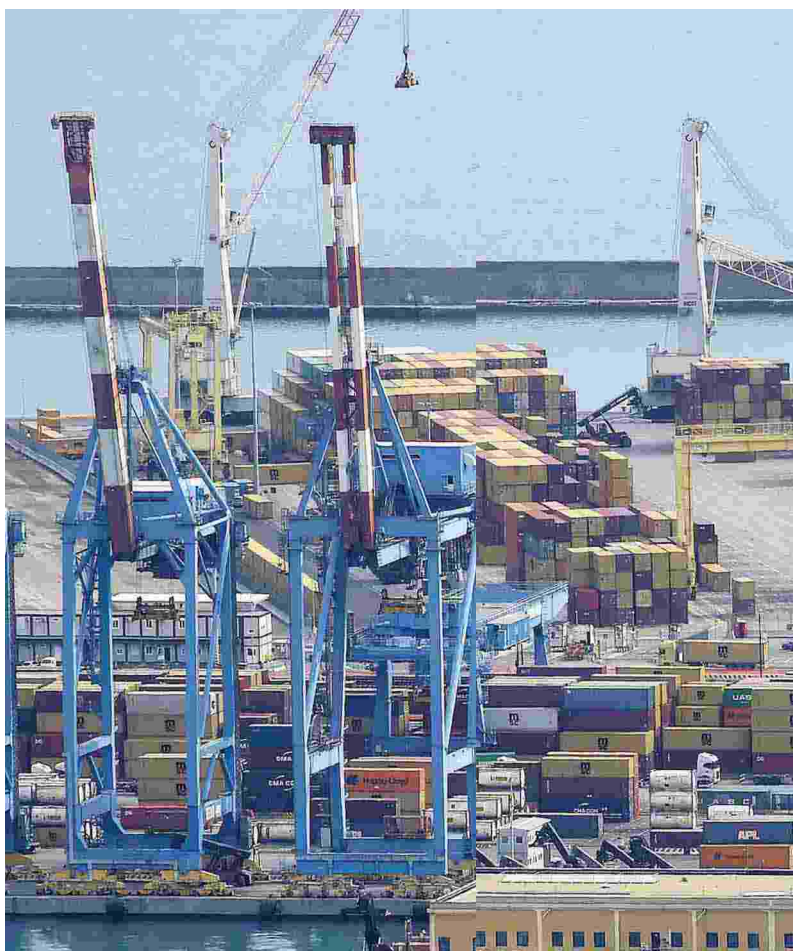
**Il porto di Genova**

Un'immagine del principale scalo d'Italia sempre al centro del dibattito sul futuro della portualità. L'esecutivo intende riforma la legge varata da Delrio nel 2015

— “ —  
*Che tipo di riforma hanno in mente? Musumeci dice una cosa, Rixi un'altra, Tajani un'altra ancora. Non si capisce il disegno*  
— ” —



▲ **Graziano Delrio** Senatore Pd ministro dei Trasporti dal 2015 al 2018



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



**L'inchiesta**

# Operaio infortunato a Bettolo. Indagati 2 colleghi di lavoro

di **Marco Lignana**

Il fascicolo è sulla scrivania del pubblico ministero Daniela Pischetola. 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.

● a pagina 9

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



L'INCHIESTA

# Operaio infortunato in porto indagati due colleghi di lavoro

Uno è il preposto alla sicurezza l'altro movimentava l'escavatore col jersey che lo ha colpito

di Marco Lignana

Il fascicolo è sulla scrivania del pubblico ministero Daniela Pischetola. 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 dal Policlinico parla ancora di «gravi condizioni».

Nel frattempo però gli inquirenti hanno iscritto sul registro degli indagati due persone: si tratta del preposto alla sicurezza e dell'operaio che stava movimentando con un escavatore la barriera jersey caduta addosso Greco. Entrambi come il ferito lavorano per la società Centro Meridionali Costruzioni, che opera in appalto affidato dall'Autorità di Sistema Portuale. Il



preposto, a quanto risulta, era presente all'inizio delle operazioni ma ha lasciato il luogo prima che si verificasse l'incidente.

Restano sotto sequestro l'area di Parco Rugna, accanto a Calata Bettolo, il macchinario che stava guidando il collega di Greco e naturalmente il jersey in cemento caduto addosso al 67enne, che poi ha picchiato la testa per terra. 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 fos-

▲ **Calata Bettolo**

Qui la ditta Centro Meridionali Costruzioni ha in appalto lavori per conto dell'Autorità

se 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 convocati a stretto giro.

Non sono invece state riscontrate irregolarità, almeno per ora, per quanto riguarda l'inquadramento professionale di Greco. L'operaio 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 di un dipendente 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, a cui negli ultimi mesi hanno chiesto due incontri proprio per confrontarsi sulla sicurezza e la gestione dell'emergenza in porto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



MOSTRA DEL CINEMA 

# Matteo Garrone

## PARTONO PERCHÉ HANNO I NOSTRI STESSI SOGNI



Matteo Garrone, 52 anni (a destra), con Seydou Sarr, 18, e Moustapha Fall, 20, i due protagonisti di *Io capitano*.

**È** forse la scena più emozionante del film. Il sedicenne Seydou dorme in un angolo di una prigione libica con altri disperati come lui. Sul suo volto ci sono i segni delle torture che ha subito. Nel suo sonno agitato ripete: «Mamma! Mamma!». All'improvviso compare un angioletto, lo stesso che Seydou aveva visto

**«I giovani africani si sentono come i coetanei europei, ma non sono liberi di andare dove vogliono», dice il regista che presenta a Venezia**  
*Io capitano*

di **Eugenio Arcidiacono**  
foto di **Greta De Lazzaris**

durante la traversata nel deserto. E che ancora una volta gli fa capire che la vita non è finita.

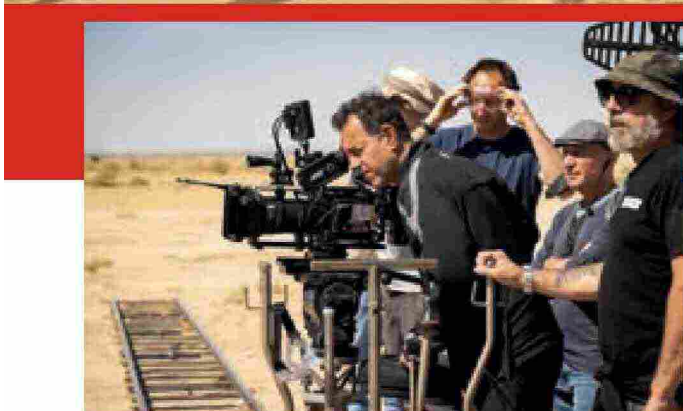
«Questa scena me l'ha raccontata un ragazzo che l'ha vissuta davvero. Anche altre sono il frutto di testimonianze che ho raccolto, a partire da quella di Fofana, un quindicenne che si è ritrovato, come nel film, a dover guidare una barca con altri 250 migranti a bordo, →

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



MOSTRA DEL CINEMA



chi è

**Matteo Garrone** ha vinto due volte il Gran premio della giuria Festival di Cannes con *Gomorra* e *Reality*. Con *Pinocchio* ha invece ottenuto due candidature agli Oscar. Giovane promessa del tennis, è passato prima alla pittura e poi al cinema. Abita a Roma, nello stesso condominio del collega Paolo Sorrentino.

→ spiega Matteo Garrone, regista del film *Io capitano* che, dopo la presentazione alla Mostra del cinema di Venezia, approderà in sala dal 7 settembre. **La storia in sé è molto semplice:** la macchina da presa segue due giovani cugini, Seydou e Moussa, nel loro viaggio dal Senegal all'Italia.

In questo punto di vista, non quello consueto di noi europei ma di chi decide di partire per arrivare sulle nostre coste, sta l'originalità del film: «Siamo abituati a vedere le barche che arrivano e poi a fare la conta dei vivi e dei morti», aggiunge Garrone. «Così spesso dimentichiamo che dietro questi numeri ci sono delle persone con le loro famiglie e con un loro mondo interiore. Ho scelto di raccontare tutto questo: i momenti in cui l'Europa sembra a un passo e quelli in cui, come mi ha detto uno di loro, si tinge di nero».

**Nella parte iniziale del film, ambientata a Dakar, la madre di**

**Siamo abituati a vedere le barche che arrivano e poi a fare la conta dei vivi e dei morti. Così spesso ci dimentichiamo che dietro questi numeri ci sono delle persone**

**uno dei due ragazzi scongiura il figlio di non partire mettendolo in guardia: «Sai quante persone sono morte su quelle barche?». Loro stessi sono consapevoli dei rischi a cui andranno incontro, ma pur non vivendo in un contesto di povertà estrema e di guerra, partono lo stesso. Perché?**

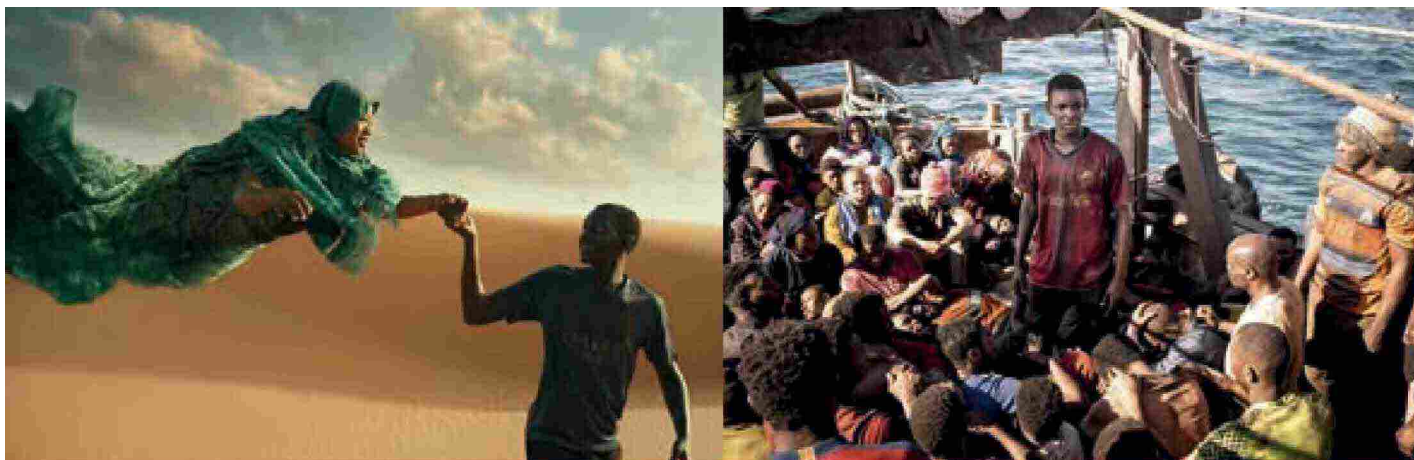
«Gliel'ho chiesto anche io. Sono giovani che grazie a Internet hanno una finestra costante sull'Occidente e non sanno darsi una risposta al perché i loro coetanei possono venire tranquillamente in Africa mentre loro non possono andare liberamente in Europa per realizzare i loro sogni. E comun-

que una cosa è sapere dei pericoli in astratto, un'altra è viverli in concreto. Seydou e Moussa partono con quell'atteggiamento candido e un po' spavaldo tipico dei giovani di ogni tempo che vogliono conoscere il mondo e sono convinti di riuscire a compiere qualsiasi impresa. In questo senso il mio film è anche un racconto di formazione: mentre lo realizzavo pensavo ai romanzi di avventura di London e di Stevenson in cui l'eroe affronta una serie di prove che lo fanno crescere».

**Da regista, quale luogo l'ha colpita di più?**

«Provengo dalla pittura e quin-





## Tredici settimane di riprese tra Senegal, Marocco e Sicilia

Alcune scene di *Io capitano* di Matteo Garrone. Sopra, due sequenze di forte impatto visivo ed emotivo: l'apparizione dell'angioletto a Seydou e, a destra, il viaggio in barca. Nell'altra pagina, il centro di detenzione in Libia e, più a sinistra, la traversata nel deserto; sotto, il regista sul set. Garrone ha girato il film per 13 settimane tra il Senegal, il Marocco e Marsala (soprattutto l'area portuale), unica località italiana.

di ogni progetto nasce sempre dalle immagini. Per esempio quella della donna che, sfinita, si abbandona nel deserto mi è stata raccontata da Arnault, un ragazzo che ho incontrato in una casa famiglia di Roma e che ha vissuto questa situazione senza poter far nulla».

**L'apparizione dell'angioletto nel sogno di Seydou va vista nella dimensione favolistica che è quasi sempre presente nei suoi film o c'è anche un risvolto religioso?**

«L'idea nasce dalla lettura delle *Metamorfosi* di Ovidio, con l'immagine della grotta del dio dei sogni Morfeo piena di angioletti che dormono. Ho voluto così mettere in risalto l'amore di Seydou per la sua mamma e il suo senso di colpa per averla abbandonata, come mi ha raccontato

un altro migrante, Tarek, che ora vive a Caserta dopo essere scampato alla morte in un centro di detenzione in Libia. Ma penso che ci sia anche una forte spiritualità nel mio film, che è quella dei ragazzi che hanno lavorato con me. Credo che Seydou sia, almeno in certi momenti, una figura cristologica».

**Tra gli sceneggiatori figura Massimo Ceccherini, che aveva già collaborato al suo precedente film, *Pinocchio*, in cui aveva interpretato la Volpe. Perché l'ha scelto di nuovo?**

### LA FIABA E IL DRAMMA

In basso, due film celebri di Garrone: *Pinocchio* con Roberto Benigni, oggi 70 anni, e, a sinistra, *Gomorra*, tratto dal libro di Roberto Saviano.

«Massimo è stato fondamentale perché viene dal popolo e sia *Pinocchio* che *Io capitano* sono racconti popolari che devono arrivare al cuore di tutte le persone. Massimo mi ha insegnato a essere essenziale, a fare arrivare le emozioni senza cadere in virtuosismi narcisistici. In questo film, in particolare, con tutta la troupe abbiamo cercato il più possibile di restare invisibili per ottenere non il realismo, ma la verità. Quasi tutti gli attori hanno vissuto, più o meno direttamente, le esperienze che raccontiamo. Per questo, mentre giravo, spesso chiedevo che stessero con me perché volevo che le scene fossero il frutto della fusione tra il mio senso estetico e l'intensità della loro esperienza. In questo senso è un film molto corale, l'unico modo che avevo per raccontare una cultura non mia».

**Come sta ora Fofana, il ragazzo che le ha fornito lo spunto iniziale per il film?**

«Pur essendo stato costretto a guidare una nave, è stato condannato come scafista e ha passato sei mesi in carcere. Poi, in una casa famiglia a Catania, ha incontrato una ragazza africana come lui. Adesso fa il magazziniere e ha due figli».





LETTERA DEL COMUNE A CALA DEL FORTE

## Opere a difesa del porto “Materiali non conformi”

VENTIMIGLIA

Passa anche attraverso gli uffici comunali la querelle per quanto riguarda la realizzazione di un'opera di difesa del porto e anche della costa in prossimità dell'imbocco dell'approdo, la cosiddetta “banana”, in parte realizzata ma non ancora ultimata e già al centro di un'interrogazione regionale del M5stelle, soprattutto per l'utilizzo di materiale proveniente da cave siciliane e non locali. Con una lettera inviata il mese scorso dall'ingegner Sciandra dell'ufficio tecnico comunale alla Regione e per conoscenza a Cala del Forte, si sottolinea che i massi utilizzati, provenienti dalla Cava di Custonaci, in sostanza, non sarebbero conformi a quanto stabilito. Il progetto prevede infatti massi locali

nella parte superiore. Il giorno successivo Cala del Forte ha risposto all'ufficio tecnico comunale, ribadendo che l'opera non è ancora conclusa e quindi ogni giudizio va al momento sospeso. «I lavori hanno infatti spiegato i tecnici di Cala del Forte - sono attualmente sospesi, sia per non interferire con le attività balneari e con il traffico marittimo, sia in attesa dell'assestamento dei massi conseguente alle prime mareggiate autunnali. Torneremo quindi sull'argomento prima della ripresa dei lavori per richiamare l'attenzione su alcuni aspetti che meritano, a nostro avviso, maggiore approfondimento e, comunque, nel rispetto del progetto e delle sue finalità». —

P.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Casa esplosa a Soldano  
morto uno dei giovani  
fra in coma da 9 giorni

**AudioNova**  
E il momento giusto  
per l'acquisto della tua AudioNova.  
Sconto 30%

Supporto Clienti AudioNova 800 158775

068633





## L'infrastruttura sottratta alle mire asiatiche (prima del rinnovo della Via della Seta) Porto di Taranto, salta la concessione al delegato di Pechino

FRANCESCO SPECCHIA

■ Mentre Grillo lancia - in cinese - endorsement a pioggia alle politiche del Dragone, qualcosa sta cambiando nei rapporti quasi ancillari tra la Cina e l'Italia, in procinto di non rinnovare il memorandum della Nuova Via della Seta. Non è un caso che l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio abbia respinto e archiviato l'istanza di "Progetto Internazionale 39 per la piattaforma logistica del porto di Taranto".

In soldoni, lo Stato italiano - e il governo, e il ministero delle Infrastrutture e le attività portuali - hanno lì bloccato la concessione di una piattaforma logistica e, contemporaneamente le mire cinesi sul porto di Taranto. E questo solo cinque mesi dopo l'acquisizione (sfuggita ai più), da parte di una società del Dragone, della importante concessione commerciale relativa alla gestione della piattaforma logistica del porto di Taranto.

Si trattava del *Progetto Internazionale 39*, il cui 34% è detenuto dall'"Associazione per lo sviluppo economico e culturale internazionale" e dal signor Gao Shuai, fondatore del *Dra-*

*gon Business Forum*, un ente che ha lo scopo di favorire i rapporti tra imprese italiane e cinesi. Gao è delegato dal governo di Pechino. Quello di Taranto, potenziato da 178 milioni del Pnrr, è un porto assai strategico: lasciarlo ai cinesi (come ad altri stranieri, ma ai cinesi soprattutto) sarebbe stato inopportuno. Basta buttarci sopra un'occhiata geopolitica.

Poco lontano dalla concessione c'è il Comando Marittimo Sud della Marina Militare, insieme a quello de La Spezia il più importante ed operativo d'Italia. Taranto, poi, è la sede del Comando Sommergebili. Sempre a Taranto svetta il Comando marittimo della Nato e la sede della Sesta Flotta americana. Inoltre, all'arsenale di Taranto si attribuisce da sempre un'importanza fondamentale per il sistema difensivo nazionale; e nelle sue acque, esterne (Mar Grande) ed interne (Mar Piccolo), si vedono ormeggiate parti importanti della nostra flotta come la portaerei *Garibaldi*. Dal punto di vista militare, piazzarsi in casa una società cinese i cui dipendenti, per costituzione, sono potenziali spie, be', non è il massimo della prudenza.

Eppure, a Taranto, il governo cines

se teneva molto. Proprio ad aprile era arrivato il via libera al progetto di *Ferretti Group*, gruppo controllato dal colosso pubblico cinese Weichai, per il nuovo stabilimento di produzione di scafi per yacht nel porto pugliese: quello che, secondo Giuseppe Conte premier all'indomani dell'adesione alla Via della Seta nel 2019, sarebbe stato l'inizio di una rivoluzione negli rapporti tra i due paesi. Col senno di poi, non è andata esattamente così. Tra i Paesi del G7, l'interscambio commerciale più elevato con la Cina, - somma tra esportazioni e importazioni - è quello degli Usa (681 miliardi di dollari), seguito da Giappone (321 miliardi), Germania (258 miliardi), Regno Unito (106 miliardi), Canada (80 miliardi), Francia (76 miliardi) e Italia (65 miliardi). Peccato fossimo gli unici ad aver firmato un protocollo con Xi Jinping che doveva esser privilegiato, invece ci ha mezzo incapprettato.

Si capirà che la consegna del porto di Taranto ai cinesi poteva essere rischiosetta. Qualcuno aveva addirittura evocato il Golden Power per porre il veto ai sempre più numerosi tentativi di Pechino di fare dei nostri porti un secondo Pireo...

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633





(Associazione Marittima Regionale)

# Il Blog di A.Ma.Re. - Gaeta

Home

Obiettivi

Dove siamo

Video e Foto A.Ma.Re. Gaeta

Manifestazione 15-11-2016

Esplorazione: > Home > Generale > "Giornate di intensi traffici commerciali nel porto di Civitavecchia"

Lascia un commento

## "Giornate di intensi traffici commerciali nel porto di Civitavecchia"

Publicato da amaregaeta06 il 6 settembre 2023 in Generale

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 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'Adsp nel promuovere il porto e

Mandaci una mail



Contattaci per informazioni e chiarimenti!

Il nostro sito



IMPORTANTE – Nuova Normativa – Assistenza sanitaria marittimi (2014)



Clicca sull'immagine per scaricare il testo integrale della Circolare numero 179 del 23-12-2013

Convenzione del lavoro marittimo, 2006 (PDF, 119 pg.)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



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".



Vota:

Condividi:

E-mail

Facebook

Twitter

Stampa

Caricamento...

Permalink

← MSC Nicola Mastro, a Trieste la cerimonia di battesimo della nave del record

### Rispondi

Scrivi qui il tuo commento...

Empty text area for user comments.



E-mail (obbligatorio)

(L'indirizzo non verrà pubblicato)

Input field for email address.

Nome (obbligatorio)

Input field for name.

Sito web

Input field for website URL.

Notificami nuovi commenti via e-mail

Mandami una notifica per nuovi articoli via e-mail

Publica un commento

Maritime Labour Convention (MLC), 2006



INA Assitalia, vantaggi per i soci A.Ma.Re



100 ANNI INSIEME A VOI 1912 - 2012

Clicca per visualizzare informazioni

Orario traghetti



Clicca per informazioni

Orario treni



Clicca per andare sul sito ufficiale

Orario autobus (Gaeta)



Clicca per scaricare il documento (PDF)

Cerca nel blog

Search input field for the blog.

Banca Popolare di Fondi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633

Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger

Acce/eron



6 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

18:28 GMT+2



PORTI

## Spediporto, la gestione dei porti italiani deve rimanere in mani pubbliche

Non ci devono essere preclusioni verso l'ingresso di investitori privati, dice Botta che a proposito (?) cita il modello spagnolo

Genova

6 settembre 2023

inforMARE - La gestione dei porti italiani deve rimanere in mani pubbliche. Lo ha sottolineato Spediporto, l'associazione delle imprese di spedizione genovesi, intervenendo sul questione della privatizzazione dei porti lanciata nei giorni scorsi dal vice premier Antonio Tajani e presto chiusa, almeno in seno al governo, dalla premier Giorgia Meloni che lo ha definito un tema non all'ordine del giorno.

«La portualità - ha affermato il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta - è il terminale logistico e non solo al servizio del comparto produttivo del nostro Paese. Rappresenta, dunque, un asset strategico su cui, a nostro giudizio, il pubblico deve mantenere un pieno controllo».

Botta ha precisato che, però, non ci devono essere preclusioni verso l'ingresso di investitori privati e ha citato, come già fatto dal vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, il modello

CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Genova

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

LEGISLAZIONE

Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Roma

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

AMBIENTE

Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Vado Ligure

PORTI

Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervero d'attività

Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

spagnolo incentrato su "Puertos del Estado". «Già nei primi anni '90 - ha rilevato Botta - il mondo economico e politico spagnolo si è interrogato sul futuro della portualità. Il sistema vede, oggi, una presenza pubblica su due livelli, locale e centrale, che ha dato ottimi frutti, grazie anche all'integrazione con gli investitori privati come testimoniato dalla crescita del porto di Barcellona».

Secondo il direttore generale di Spediporto, una delle "chiavi" per leggere questo successo sta nel cosiddetto "obbligo di servizio": «ogni soggetto privato che opera - ha specificato Botta - è tenuto a garantire la qualità dei servizi offerti, una loro corretta esecuzione. Non si tratta di una mera valutazione astratta, ma sono le stesse Autorità di Sistema a vigilare».

Ricordando che Spediporto ha già più volte sottolineato come, per garantire l'ulteriore sviluppo di un porto fondamentale per il paese come quello di Genova, siano indispensabili gli investimenti nelle infrastrutture ma anche un efficace sistema di servizi alle merci, soprattutto nelle fasi di controllo e di movimentazione, Botta ha precisato che a tal proposito il modello di riferimento torna a essere quello catalano, con Barcellona «che - ha evidenziato - ha aperto un centro verifiche tra i più efficienti, operativo 24 ore su 24, 7 giorni su 7».

Botta ha tracciato anche un parallelismo tra l'area logistica operativa sempre del porto di Barcellona, la ZAL, e - riferendosi a quanto accade in Italia - a quella che ha definito la fin troppo attesa Zona Logistica Semplificata: «è - ha rilevato - un modello anche questo e dimostra come, attirando capitali privati che investono e offrono servizi di qualità, si possa accrescere il potenziale e la qualità di un bene pubblico». (3/4)

#### Il commento di inforMARE

Le parole di Botta hanno richiamato alla memoria di chi scrive un privato scambio di vedute di qualche anno fa con Giorgio Bucchioni sull'esito della riforma della legislazione portuale italiana introdotta a metà del 2016 che il compianto esponente della portualità spezzina e nazionale concordava nel ritenere peggiorativa della originale legge sui porti n. 84 del 1994 e portata a termine sull'onda di un «vento riformistico fine a se stesso».

Un vento riformistico che, gli direi se potessi ancora confrontarmi con Bucchioni, sembra tornare a tirare e per di più messo in movimento dalle parole in libertà del vice premier Tajani. Sarebbe una corrente d'aria benefica se l'intento fosse quello di rimediare alle storture introdotte nel 2016, a partire dal rinchiudere in un recinto chiamato "Organismo di partenariato della risorsa mare" i rappresentanti delle imprese in un momento in cui il ruolo dei privati, anche in ambito nazionale, era ritenuto come oggi importante per lo sviluppo della portualità.

Così non sembra, stando a quanto prospettato dal vice ministro Rixi che, essendo l'unico del governo ad essersi occupato di portualità, è stato incaricato - così sembra dall'esterno - di studiare qualcosa in merito. Rixi ha più volte prefigurato la possibile creazione di un'agenzia per i porti sul modello della spagnola Puertos del Estado. Agenzia che - sembra di capire - andrebbe a sostituire la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale introdotta nel 2016 e alla quale è stato assegnato il compito «di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando, altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole AdSP».

#### AZIENDE

Crescita dei ricavi semestrali di Accelleron sostenuta dalla domanda dell'industria dello shipping

#### TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo semestre in perdita

[Berna](#)

Crescita dei ricavi

#### TRASPORTO MARITTIMO



**Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della MSC Nicola Mastro**

[Trieste](#)

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

#### PORTI

**HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung**

[Kaohsiung](#)

Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco di dieci anni

#### TRASPORTO INTERMODALE

**Nuovo servizio intermodale tra Interporto Padova e la Polonia realizzato da PCC Intermodal**

[Padova](#)

Trasporto di container a cui prossimamente si aggiungeranno semirimorchi



#### TRASPORTO MARITTIMO

Grimaldi ha preso in consegna la seconda unità ro-ro multipurpose della classe "G5"

[Napoli](#)

La "Great Lagos" verrà impiegata tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale

#### MEETINGS

A Ravenna un convegno sullo sviluppo del porto e della logistica

#### CANTIERI NAVALI

Concluso a Trieste l'ammodernamento della seconda nave da crociera di Crystal



Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger

Acce/eron



7 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

09:55 GMT+2



PORTI

## A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

Ravenna

5 settembre 2023

inforMARE - Lo scorso luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è calato del -13,1% attestandosi a 2,18 milioni di tonnellate rispetto a 2,51 milioni a luglio 2022. Unica voce in crescita è risultata quella dei rotabili che, con 173mila tonnellate, hanno segnato un incremento del +6,5%. Le altre merci varie hanno registrato sia la flessione dei carichi containerizzati, ammontati a 185mila tonnellate (-22,2%), sia quella delle merci convenzionali, scese del -7,4% a 666mila tonnellate. Più accentuata la riduzione delle rinfuse, con i carichi liquidi che hanno totalizzato 331mila tonnellate (-29,3%), di cui 229mila tonnellate di prodotti petroliferi (-12,2%) e 102mila tonnellate di altre merci (-50,8%), e quelli solidi risultati pari a 825mila tonnellate (-10,4%).

Nei primi sette mesi del 2023 il porto ravennate ha movimentato complessivamente 15,6 milioni di tonnellate di merci, in calo del -4,9% sullo stesso periodo dello scorso anno. Per quanto riguarda le crociere, tra aprile e luglio scorsi si sono registrati in totale 46 scali di navi da crociera contro i 59 scali del corrispondente periodo del 2022, per un totale di 166mila passeggeri (+85,0%), di cui 148mila in home port (+104,3%) e 17mila in transito (+3,1%).

CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Genova

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

LEGISLAZIONE

Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Roma

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

AMBIENTE

Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Vado Ligure

PORTI

Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervono d'attività

Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

AZIENDE

Crescita dei ricavi semestrali di

TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale ha reso noto che, in base alle comunicazioni preventive caricate sul Port Community System, per il mese di agosto 2023 si stima una movimentazione complessiva di 2,1 milioni di tonnellate di merci, con un calo di oltre il -8% rispetto ad agosto 2022. Per quanto riguarda le crociere, lo scorso mese si sono registrati 16 attracchi di navi da crociera per un traffico di 59mila passeggeri rispetto a 34mila ad agosto 2022. (L&P)

»» Archivio notizie

Acceleron sostenuta dalla domanda dell'industria dello shipping

semestre in perdita

Berna

Crescita dei ricavi

TRASPORTO MARITTIMO



Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della *MSC Nicola Mastro*

Trieste

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

PORTI

HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung

Kaohsiung

Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco di dieci anni

TRASPORTO INTERMODALE

Nuovo servizio intermodale tra Interporto Padova e la Polonia realizzato da PCC Intermodal

Padova

Trasporto di container a cui prossimamente si aggiungeranno semirimorchi



TRASPORTO MARITTIMO

Grimaldi ha preso in consegna la seconda unità ro-ro multipurpose della classe "G5"

Napoli

La "Great Lagos" verrà impiegata tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale

MEETINGS

A Ravenna un convegno sullo sviluppo del porto e della logistica

Ravenna

Si terrà l'11 settembre

CANTIERI NAVALI

Concluso a Trieste l'ammmodernamento della seconda nave da crociera di Crystal

Trieste

La prima era stata riconsegnata lo scorso mese da Fincantieri

## DALLA PRIMA PAGINA



PORTI

Spediporto, la gestione dei porti italiani deve rimanere in mani pubbliche

Genova

Non ci devono essere preclusioni verso l'ingresso di investitori privati, dice Botta che a proposito (?) cita il modello spagnolo

COMMERCIO

La FIT Alliance pubblica una dichiarazione di impegno per la digitalizzazione delle polizze di carico

Ginevra

Nel 2022 solo il 2,1% di questi documenti era in formato elettronico

LOGISTICA

Shopping del gruppo logistico tedesco Rhenus in America Latina

Montabaur

Acquisite la BLU Logistics e una partecipazione di maggioranza nella LBH Group

PORTI

Avviata la procedura per la costituzione dell'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro

Gioia Tauro

Inizialmente la società sarà partecipata al 49% dall'AdSP, per poi passare interamente sotto il controllo dei privati

PORTI

Respinta l'istanza della Progetto Internazionale 39 per la gestione della Piattaforma Logistica del porto di Taranto

Taranto

Ne dà notizia il "Corriere di Taranto"

PORTI

Nuovo terminal crociere nel porto

PORTI

Nel primo trimestre del 2023 il traffico

Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger

Acce/eron



GRIMALDI GROUP

La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro  
GREEN nel MEDITERRANEO  
<http://cargo.grimaldi-lines.com>

italiano français english español deutsch



5 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

15:29 GMT+2



PORTI

## Avviata la procedura per la costituzione dell'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro

Inizialmente la società sarà partecipata al 49% dall'AdSP, per poi passare interamente sotto il controllo dei privati

[Gioia Tauro](#)
[5 settembre 2023](#)

inforMARE - 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, società che verrà istituita ai sensi dell'articolo 17 comma 5 della legge 84/94 per dare seguito alla Gioia Tauro Port Agency, l'agenzia portuale creata nel 2017 in seguito all'accordo di programma per la somministrazione del lavoro e per la riqualificazione professionale di quei lavoratori in esubero delle imprese portuali autorizzate alla movimentazione container che era stato sottoscritto un anno prima dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministero dello Sviluppo Economico, dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, dalla Regione Calabria, da Invitalia e dall'AdSP (inforMARE del 26 luglio 2017).

Dopo una serie di proroghe che ne hanno determinato la sua durata a 78 mesi dalla sua costituzione, la scadenza del termine di vigenza della Gioia Tauro Port Agency, che è di proprietà dell'Autorità di Sistema Portuale, è previsto per il prossimo 31 dicembre. L'AdSP ha specificato di aver dato quindi avvio alla costituzione dell'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro, il cui organico al momento della sua costituzione dovrebbe comporsi di 77 unità, nelle more del rilascio della

AZIENDE

## Crescita dei ricavi semestrali di Accelleron sostenuta dalla domanda dell'industria dello shipping

[Zurigo](#)

Atteso un ulteriore impulso alle vendite grazie all'incremento dell'installazione di motori marini dual-fuel

TRASPORTO FERROVIARIO

## L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo semestre in perdita

[Berna](#)

Crescita dei ricavi

TRASPORTO MARITTIMO



## Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della MSC Nicola Mastro

[Trieste](#)

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

PORTI

## HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per



relativa autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che potrebbe comunque essere anche annullata in caso di mancata autorizzazione ministeriale.

Con una base di capitale sociale di 10.000 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 parteciperà sottoscrivendo il 49% del capitale sociale, mentre il restante 51% dovrà essere sottoscritto 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'AdSP 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 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. Inoltre l'Agenzia avrà 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 che intendono partecipare alla costituzione della società dovranno inviare la propria manifestazione d'interesse entro le ore 12.00 del prossimo 6 ottobre. (A+B)

»» Archivio notizie

## container nel porto di Kaohsiung

**Kaohsiung**

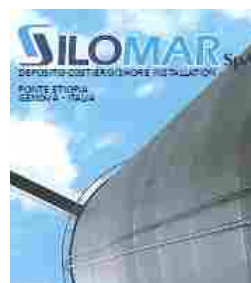
Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco di dieci anni

TRASPORTO INTERMODALE

## Nuovo servizio intermodale tra Interporto Padova e la Polonia realizzato da PCC Intermodal

**Padova**

Trasporto di container a cui prossimamente si aggiungeranno semirimorchi



TRASPORTO MARITTIMO

Grimaldi ha preso in consegna la seconda unità ro-ro multipurpose della classe "G5"

**Napoli**

La "Great Lagos" verrà impiegata tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale

MEETINGS

A Ravenna un convegno sullo sviluppo del porto e della logistica

**Ravenna**

Si terrà l'11 settembre

CANTIERI NAVALI

Concluso a Trieste l'ammmodernamento della seconda nave da crociera di Crystal

**Trieste**

La prima era stata riconsegnata lo scorso mese da Fincantieri

### PROSSIME PARTENZE

MAPS

Visual Sailing List

Google Maps

TEXT

- Porto di partenza
- Porto di destinazione:
  - per ordine alfabetico
  - per nazione
  - per zona geografica

### DALLA PRIMA PAGINA

PORTI

## Avviata la procedura per la costituzione dell'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro

**Gioia Tauro**

Inizialmente la società sarà partecipata al 49% dall'AdSP, per poi passare interamente sotto il controllo dei privati

PORTI

## Respinta l'istanza della Progetto Internazionale 39 per la gestione della Piattaforma Logistica del porto di Taranto

**Taranto**

Ne dà notizia il "Corriere di Taranto"

PORTI

## Nuovo terminal crociere nel porto

PORTI

## Nel primo trimestre del 2023 il traffico

INFRASTRUTTURE

Preoccupazione di Assologistica per gli ostacoli al traffico delle merci ai valichi alpini

**Milano**

Ruggerone: abbiamo chiesto un incontro urgente con i ministri Salvini e Urso

TRASPORTO FERROVIARIO

Nei primi tre mesi di quest'anno, dopo sette trimestri di crescita, le merci trasportate dai treni in Italia sono diminuite

**Lussemburgo**

Il traffico ferroviario è stato di 25,16 milioni di tonnellate (-2,5%)

PORTI

Privatizzare i porti? Meloni: non se ne parla neanche. La Lega si associa

**Roma**

PORTI

Nella prima metà del 2023 il traffico delle merci nel porto di Livorno è diminuito del -3,2%



Iscriviti alla newsletter in formato pdf (Acrobat Reader®). Il servizio è gratuito.

Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger



Accel/eron



7 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

09:56 GMT+2



PORTI

## Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervono d'attività

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

Civitavecchia

5 settembre 2023

inforMARE Una rondine non fa primavera. Ma evidentemente basta una giornata di sole, o che perlomeno appare luminosa, per lasciare già dietro le spalle un inverno assai buio. Una cattiva stagione che per il porto di Civitavecchia è paradossalmente coincisa con lo scorso periodo primaverile aprile-giugno quando lo scalo laziale ha accusato un calo del -20,7% del traffico delle merci rispetto al secondo trimestre del 2022 (inforMARE del 31 agosto 2023).

Oggi, aprendo le finestre, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino, non ha visto i prodromi dell'autunno rilevando che alla banchina 24 del porto è partito il nuovo traffico in esportazione di tufo/pozzolana e da ieri sono in corso le operazioni di carico di 20.000 tonnellate di prodotto proveniente da Civita Castellana, traffico che, a regime, è previsto possa raggiungere il mezzo milione di tonnellate annue. Contestualmente - osserva dalla finestra Musolino - 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, e sempre al terminal della banchina 23 sono state anche sbarcate oltre 12.000 tonnellate di ferrocromo, anche esse destinate a Terni.

CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Genova

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

LEGISLAZIONE

Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Roma

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

AMBIENTE

Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Vado Ligure

PORTI

Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervono d'attività

Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

AZIENDE

Crescita dei ricavi semestrali di Accelleron sostenuta

TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo semestre in perdita

Alla banchina 29 - rileva ancora Musolino - 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 - sottolinea infine il presidente dell'AdSP - 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 - commenta 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».

Non per fare gli uccelli del malaugurio, però - rimanendo in tema ornitologico - a Musolino verrebbe da consigliare di attendere almeno una seconda rondine per accertarsi che il passeriforme già avvistato non stesse migrando verso altri lidi. (L.F.)

»» Archivio notizie

dalla domanda dell'industria dello shipping

Berna

Crescita dei ricavi

TRASPORTO MARITTIMO



## Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della MSC Nicola Mastro

Trieste

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

PORTI

## HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung

Kaohsiung

Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco di dieci anni

TRASPORTO INTERMODALE

## Nuovo servizio intermodale tra Interporto Padova e la Polonia realizzato da PCC Intermodal

Padova

Trasporto di container a cui prossimamente si aggiungeranno semirimorchi



TRASPORTO MARITTIMO

Grimaldi ha preso in consegna la seconda unità ro-ro multipurpose della classe "G5"

Napoli

La "Great Lagos" verrà impiegata tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale

MEETINGS

A Ravenna un convegno sullo sviluppo del porto e della logistica

Ravenna

Si terrà l'11 settembre

CANTIERI NAVALI

Concluso a Trieste l'ammodernamento della seconda nave da crociera di Crystal

Trieste

La prima era stata riconsegnata lo scorso mese da Fincantieri

PROSSIME PARTENZE



Iscriviti alla newsletter in formato pdf (Acrobat Reader®). Il servizio è gratuito.

### DALLA PRIMA PAGINA



PORTI

## Spediporto, la gestione dei porti italiani deve rimanere in mani pubbliche

Genova

Non ci devono essere preclusioni verso l'ingresso di investitori privati, dice Botta che a proposito (?) cita il modello spagnolo

COMMERCIO

## La FIT Alliance pubblica una dichiarazione di impegno per la digitalizzazione delle polizze di carico

Ginevra

Nel 2022 solo il 2,1% di questi documenti

LOGISTICA

## Shopping del gruppo logistico tedesco Rhenus in America Latina

Montabaur

Acquisite la BLU Logistics e una partecipazione di maggioranza nella LBH Group

MEETINGS

A Ravenna un convegno sullo sviluppo del porto e della logistica

Ravenna

Si terrà l'11 settembre

CANTIERI NAVALI

Concluso a Trieste l'ammodernamento della seconda nave da crociera di Crystal

Trieste

La prima era stata riconsegnata lo scorso mese da Fincantieri

PROSSIME PARTENZE



Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger

Acce/eron



7 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

09:53 GMT+2



PORTI

## Nel primo trimestre del 2023 il traffico delle merci nei porti belgi è diminuito del -3,8%

Passeggeri in crescita del +109,4%

Bruxelles

5 settembre 2023

inforMARE. Oggi l'istituto di statistica del Belgio ha reso noto che nel primo trimestre di quest'anno i porti nazionali hanno movimentato un traffico di 70,2 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -3,8% sullo stesso periodo del 2022 che costituisce la terza flessione trimestrale consecutiva. In particolare, le merci all'esportazione, in diminuzione da ormai cinque trimestri, sono ammontate a 31,7 milioni di tonnellate (-4,7%), mentre quelle all'importazione, con 38,5 milioni di tonnellate, hanno segnato una riduzione del -3,0% sul periodo gennaio-marzo dello scorso anno.

Inoltre Statbel ha comunicato che il traffico dei passeggeri negli scali portuali belgi è stato di 1,55 milioni di persone (+109,4%), di cui 817mila allo sbarco (+146,8%) e 737mila all'imbarco (+79,3%). [\(+1\)](#)

[»» Archivio notizie](#)



Iscriviti alla newsletter in formato pdf (Acrobat Reader®).  
Il servizio è gratuito.

DALLA PRIMA PAGINA

CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Genova

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

LEGISLAZIONE

Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Roma

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

AMBIENTE

Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Vado Ligure

PORTI

Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervono d'attività

Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

AZIENDE

Crescita dei ricavi semestrali di Accelleron sostenuta

TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo semestre in perdita

Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger

Acce/eron



7 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

09:52 GMT+2



PORTI

## Nuovo terminal crociere nel porto indiano di Visakhapatnam

Può accogliere navi della capacità sino a circa duemila passeggeri

Nuova Delhi

5 settembre 2023

inforMARE - Ieri nel porto indiano di Visakhapatnam è stato inaugurato un nuovo terminal crociere che è stato realizzato con un investimento di 960,5 milioni di rupie (11,6 milioni di dollari). Il nuovo Vizag International Cruise Terminal (VICT) ha una banchina di 180 metri lineari con profondità del fondale di -8,1 metri a cui possono approdare navi della capacità sino a circa 2.000 passeggeri. Alla banchina si aggiungono ulteriori accosti per complessivi 300 metri. La stazione marittima è costituita da due piani per complessivi 4.580 metri quadri. (3/7)


[»» Archivio notizie](#)

CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Genova

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

LEGISLAZIONE

Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Roma

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

AMBIENTE

Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Vado Ligure

PORTI

Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervero d'attività

Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

AZIENDE

Crescita dei ricavi semestrali di

TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo



Iscriviti alla newsletter in formato pdf (Acrobat Reader®).  
Il servizio è gratuito.

Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger

Acce/eron



7 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

09:54 GMT+2



PORTI

## Respinta l'istanza della Progetto Internazionale 39 per la gestione della Piattaforma Logistica del porto di Taranto

Ne dà notizia il "Corriere di Taranto"

Taranto

5 settembre 2023

inforMARE - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha respinto l'istanza per la gestione della Piattaforma Logistica del porto di Taranto della società Progetto Internazionale 39, azienda che a marzo era stata selezionata dall'ente portuale per svolgere tale attività (inforMARE del 3 marzo 2023). Ne ha dato notizia oggi il "Corriere di Taranto" spiegando che l'istanza è stata respinta lo scorso 9 agosto per la mancata capitalizzazione e per la mancata modifica dei soci.

Il quotidiano pugliese ha ricordato che nei mesi scorsi a far discutere è stata la natura della Progetto Internazionale 39, società con sede a Roma "nello studio del commercialista Tommaso Celletti che ne risultava anche amministratore unico e azionista al 33%. Un altro 33% appartiene a Alfredo Esposito residente a Civitavecchia, il restante 34% è diviso tra Gao Shuai, al 33%, e l'Associazione per lo sviluppo economico e culturale internazionale (Aseci) che detiene l'ultimo 1%, il cui presidente è proprio Gao Shuai. Quest'ultimo, residente a Milano da molti anni, è fondatore del Dragon Business Forum, responsabile di progetti per favorire rapporti tra imprese italiane e cinesi ma soprattutto

CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Genova

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

LEGISLAZIONE

Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Roma

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

AMBIENTE

Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Vado Ligure

PORTI

Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervono d'attività

Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

AZIENDE

Crescita dei ricavi

TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo



è un delegato del governo di Pechino". (2/2)

» Archivio notizie



Iscriviti alla newsletter in formato pdf (Acrobat Reader®).  
Il servizio è gratuito.

## DALLA PRIMA PAGINA



PORTI

### Spediporto, la gestione dei porti italiani deve rimanere in mani pubbliche

Genova

Non ci devono essere preclusioni verso l'ingresso di investitori privati, dice Botta che a proposito (?) cita il modello spagnolo

COMMERCIO

### La FIT Alliance pubblica una dichiarazione di impegno per la digitalizzazione delle polizze di carico

Ginevra

Nel 2022 solo il 2,1% di questi documenti era in formato elettronico

LOGISTICA

### Shopping del gruppo logistico tedesco Rhenus in America Latina

Montabaur

Acquisite la BLU Logistics e una partecipazione di maggioranza nella LBH Group

PORTI

### Avviata la procedura per la costituzione dell'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro

Gioia Tauro

Inizialmente la società sarà partecipata al 49% dall'AdSP, per poi passare interamente sotto il controllo dei privati

PORTI

### Respinta l'istanza della Progetto Internazionale 39 per la gestione della Piattaforma Logistica del porto di Taranto

Taranto

Ne dà notizia il "Corriere di Taranto"

PORTI

### Nuovo terminal crociere nel porto indiano di Visakhapatnam

Nuova Delhi

Può accogliere navi della capacità sino a circa duemila passeggeri

PORTI

### Nel primo trimestre del 2023 il traffico delle merci nei porti belgi è diminuito del -3,8%

Bruxelles

Passeggeri in crescita del +109,4%

semestrali di Acceleron sostenuta dalla domanda dell'industria dello shipping

ha chiuso il primo semestre in perdita

Berna

Crescita dei ricavi

TRASPORTO MARITTIMO



### Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della MSC Nicola Mastro

Trieste

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

PORTI

### HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung

Kaohsiung

Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco di dieci anni

TRASPORTO INTERMODALE

### Nuovo servizio intermodale tra Interporto Padova e la Polonia realizzato da PCC Intermodal

Padova

Trasporto di container a cui prossimamente si aggiungeranno semirimorchi



TRASPORTO MARITTIMO

Grimaldi ha preso in consegna la seconda unità ro-ro multipurpose della classe "G5"

Napoli

La "Great Lagos" verrà impiegata tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale

MEETINGS

A Ravenna un convegno sullo sviluppo del porto e della logistica

Ravenna

Si terrà l'11 settembre

CANTIERI NAVALI

Concluso a Trieste l'ammodernamento della seconda nave da crociera di Crystal

Trieste

La prima era stata riconsegnata lo scorso mese da Fincantieri

Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger



Acce/eron



7 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

09:51 GMT+2



TRASPORTO MARITTIMO

## Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della *MSC Nicola Mastro*

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

Trieste

4 settembre 2023

inforMARE - Oggi al Trieste Marine Terminal (TMT) del porto di Trieste si è tenuta la cerimonia di battesimo della *MSC Nicola Mastro*, nave lunga 399 metri, larga 61,5 metri e della capacità di carico pari a 24.116 teu che ha concluso nello scalo giuliano un tour inaugurale che ha portato la full container del gruppo MSC a toccare diversi porti italiani. Dopo aver scalato i porti cinesi, Singapore, King Abdullah in Arabia Saudita, Ashdod in Israele, Fos sur Mer in Francia, la *MSC Nicola Mastro* è infatti approdata in Italia raggiungendo i porti di Gioia Tauro, Genova, La Spezia e quindi Trieste.

CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Genova

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

LEGISLAZIONE

Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Roma

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

AMBIENTE

Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Vado Ligure

PORTI

Musulino: le banchine del porto di Civitavecchia

PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è

MSC è la compagnia marittima leader mondiale nel trasporto marittimo di container con una flotta di 760 navi e opera tra l'altro, attraverso la propria società Terminal Investment Limited (TIL), 70 terminal portuali nel mondo, tra cui 12 in Italia incluso il Trieste Marine Terminal.

Lo scorso anno il gruppo armatoriale ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti, con 773.000 teu trasportati via camion e via ferrovia. Nei primi sette mesi del 2023 il traffico al terminal TMT è stato pari a 432mila teu, con una flessione del -2,4% sullo stesso periodo dello scorso anno.



In occasione della cerimonia odierna, alla quale hanno partecipato esponenti delle istituzioni locali e nazionali oltre che i vertici del gruppo MSC incluso il presidente Diego Aponte, l'amministratore delegato del gruppo armatoriale, Soren Toft, ha evidenziato che «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».

»» Archivio notizie

fervono d'attività

#### Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

diminuito del -13,1%

#### Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

AZIENDE

Crescita dei ricavi semestrali di Accelleron sostenuta dalla domanda dell'industria dello shipping

TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo semestre in perdita

#### Berna

Crescita dei ricavi

TRASPORTO MARITTIMO



**Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della MSC Nicola Mastro**

#### Trieste

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

PORTI

**HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung**

#### Kaohsiung

Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco di dieci anni

TRASPORTO INTERMODALE

**Nuovo servizio intermodale tra Interporto Padova e la Polonia realizzato da PCC Intermodal**

#### Padova

Trasporto di container a cui prossimamente si aggiungeranno semirimorchi



TRASPORTO MARITTIMO

Grimaldi ha preso in consegna la seconda unità ro-ro multipurpose della classe "G5"

#### Napoli

La "Great Lagos" verrà impiegata tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale

MEETINGS

CANTIERI NAVALI



Iscriviti alla newsletter in formato pdf (Acrobat Reader®). Il servizio è gratuito.

## DALLA PRIMA PAGINA



PORTI

**Spediporto, la gestione dei porti italiani deve rimanere in mani pubbliche**

#### Genova

Non ci devono essere preclusioni verso l'ingresso di investitori privati, dice Botta che a proposito (?) cita il modello spagnolo

COMMERCIO

**La FIT Alliance pubblica una dichiarazione di impegno per la digitalizzazione delle polizze di carico**

#### Ginevra

Nel 2022 solo il 2,1% di questi documenti era in formato elettronico

LOGISTICA

**Shopping del gruppo logistico tedesco Rhenus in America Latina**

#### Montabaur

Acquisite la BLU Logistics e una partecipazione di maggioranza nella LBH Group





LA CERIMONIA PER LA "EXPLORA II": SARÀ OPERATIVA TRA NOVE MESI. TAGLIO DELLA LAMIERA PER LA "EXPLORA III"

## Msc, varo per la prima unità Made in Genoa

A due mesi dalla consegna della "Explora I" a Monfalcone, ieri alla Fincantieri di Sestri Ponente è avvenuto il varo tecnico della "Explora II" (prima nave che il cantiere genovese sta realizzando per il gruppo Msc) e il taglio della lamiera della "Explora III" (che sarà anche la prima unità a Gnl realizzata a Sestri). Tra nove mesi, spiega Michael Ungerer, amministratore delegato di Explora, marchio di lusso di Msc, la "Explora II" sarà già in servizio. L'ordine complessivamente è costituito da quattro navi, per circa 2,3 miliardi di euro. Ogni singola nave richiede oltre sette milioni di ore-uomo di lavoro e l'impiego medio di 2.500 persone per oltre due anni. —

» RIPRODUZIONE RISERVATA



Da sinistra, in senso orario: maestranze Fincantieri in posa sotto la Explora II, le prime linee Fincantieri ed Msc-Explora avviano il taglio della lamiera di Explora III; il completamento dell'operazione



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



SESTRI PONENTE, AL VARO TECNICO DI EXPLORA II L'AD FOLGIERO SPINGE SUL RIBALTAMENTO E SULLA FORMAZIONE



## Fincantieri chiede spazi e addetti

I lavoratori di Fincantieri assistono al varo tecnico della nave Explora II nello stabilimento di Sestri (Balastro) QUARATI / PAGINA 8

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633





**PIERROBERTO FOLGIERO** Il numero uno di Fincantieri: «Dopo il Ribaltamento a mare, la produzione raddoppierà. Dobbiamo capire ora quanti addetti impiegheremo e come sarà la loro vita dentro e fuori la fabbrica genovese»

## «A Sestri le navi più grandi al mondo Servono le persone per costruirle»

### L'INTERVISTA

Alberto Quarati / GENOVA

**S**ecundo il cronoprogramma dell'Autorità portuale, il nuovo Superbacino della Fincantieri a Sestri Ponente, destinato a realizzare le navi più grandi del mondo, sarà pronto a novembre 2026. L'amministratore delegato di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, ieri alla doppia cerimonia per il taglio della lamiera della nave "Explora III" e per il varo tecnico della "Explora II" torna a toccare il tempo sulla Fase 3 del Ribaltamento a mare, cioè la deviazione a monte della ferrovia per allargare gli spazi del cantiere, invitando le istituzioni ad affrontare per tempo i cambiamenti che saranno portati dall'entrata in servizio di un cantiere che sarà almeno il doppio di quello attuale.

**Quante persone lavoreranno a Sestri?**

«Non voglio dare numeri, ma per dare un ordine di grandezza possiamo fare questo confronto: oggi Sestri lavora 600 tonnellate d'acciaio al mese, perché siamo in una fase in cui i lavori del Ribaltamento abbassano la produzione. A regime faceva 1.200 tonnellate, ne dovrà fare 2.400-2.600. Monfalcone già oggi ne fa 3.200-3.300. Serve la lavorazione dell'ac-

ciaio a monte, avere i blocchi da sollevare e mettere in bacino. Se non si riesce a fare questo, è inutile fare a valle il grande bacino e la banchina».

**A che punto siamo con la Fase 3? Ci sono già i soldi per finanziarla?**

«Ci sono attività in corso per definire l'accordo di programma. Quello che è stato sin qui realizzato con le Fasi 1 e 2 del Ribaltamento è così evidente che mi porta a escludere che non ci possa essere la Fase 3, che tra l'altro è molto più ridotta. Quindi escludo che ci siano problemi di fondi. Certo è un'operazione invasiva dal punto di vista logistico, ci sono tutta una serie di attività di natura tecnica che devono essere concertate perché si tratta di spostare la ferrovia. Però il problema non è l'entità del costo: è farlo e concertarlo».

**Quindi la Fase 3 dovrebbe essere pronta quando già c'è il bacino?**

«La fase 3 dovrà essere pronta, ma dovrà esserlo anche la disponibilità di persone: qui a Sestri dovremo fare le navi più grandi del mondo, ci serve un bacino per fare le lavorazioni, ma ci serve anche un bacino di risorse, e trovarle, in questo Paese, è piuttosto difficile. Ecco perché il mio invito, a noi stessi e alle istituzioni, è quello di affrontare questo problema nella maniera più progettuale, articolata, intelligente possibile. Cerchiamo di capi-

re quante persone serviranno, come intendiamo reperirle, e cerchiamo di anticipare, progettare e disegnare come queste risorse in più impatteranno sul territorio, in modo tale che questo rapporto nasca pensato, sano, forte».

**Insomma va organizzata la formazione, la logistica dei trasfertisti, gli alloggi...**

«Il mio vecchio capo diceva: "Tanta programmazione, poca azione". Cioè, se non studi e non ti prepari, lavori male per definizione. Allora dico: abbiamo tempo? Facciamo un percorso per tappe dove prendiamo le persone, le formiamo. In che maniera mitigiamo gli impatti con il territorio? In che maniera queste persone arrivano qui? Studiamo il loro fabbisogno logistico, sia per quanto riguarda la loro vita fuori dal cantiere, sia per quanto riguarda la logistica in senso stretto. È proprio un invito a essere seri. Non dico secchioni, ma seri nel pianificare lo sviluppo industriale».

**Ma ci saranno navi da costruire? Sono mesi che l'industria delle crociere non fa più ordini.**

«Questo lo dice lei. Le crociere sono ridiventate una macchina da soldi. Sono tornate alla crescita di ricavi pre-Covid, ma con la governance dei costi del Covid. Gli ordini stanno arrivando, e vedremo i risultati fra il terzo trimestre di quest'anno e il primo del prossimo. Ma bisogna capire che il tempo di ge-

stazione di un ordine da 1,5 miliardi è dodici-quattordici mesi... Non è che finita la crisi immediatamente le commesse ripartono. Vale per ogni grande spesa in conto capitale: ci sono dei tempi di gestazione dal momento in cui si fa il progetto, il budget, si entra in negoziazione, c'è la decisione del consiglio di amministrazione, si trovano i soldi. Per sfornare qualcosa bisogna prima cuocerlo. Adesso ci sono tanti forni accesi, e a breve porteremo le pietanze in tavola».

**La revisione degli accordi sulla Via della Seta cambierà qualcosa nella vostra collaborazione in Cina con i cantieri cinesi Cssc?**

«La nostra collaborazione con la Cina era ed è per fasi: abbiamo degli impegni contrattuali per assistere quei cantieri su alcune specifiche fasi di lavoro. Una volta completate queste fasi, valuteremo tutte quante le opzioni strategiche».

**A Sestri c'è ancora in bacino la terza unità Virgin. Siete preoccupati per la situazione della compagnia?**

«La vicenda è nota e legata alle code del Covid su un prodotto di start-up come Virgin Voyages. L'armatore sta proseguendo tutte le attività di sviluppo e partenza post-Covid, noi completeremo la costruzione della nave e siamo in costante contatto con loro per definire tutti i passaggi previsti prima della consegna».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633

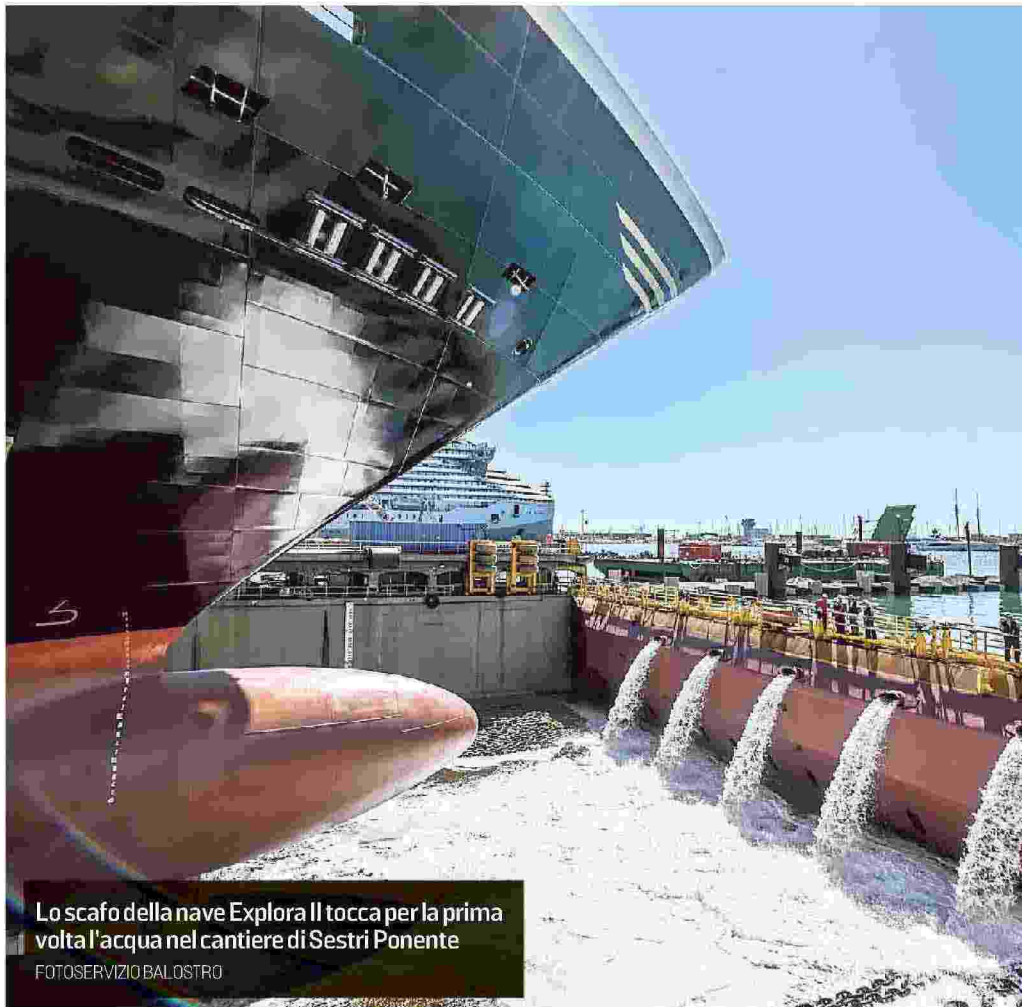




“

Non mi preoccupano i soldi per finire il Ribaltamento, ma bisogna farlo e concertarlo

Nuovi ordini in arrivo entro fine anno La Cina? Abbiamo degli obblighi, in futuro vedremo



Lo scafo della nave Explora II tocca per la prima volta l'acqua nel cantiere di Sestri Ponente

FOTOSERVIZIO BALOSTRO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



MENU

# ShipMag.

SHIPPING MAGAZINE

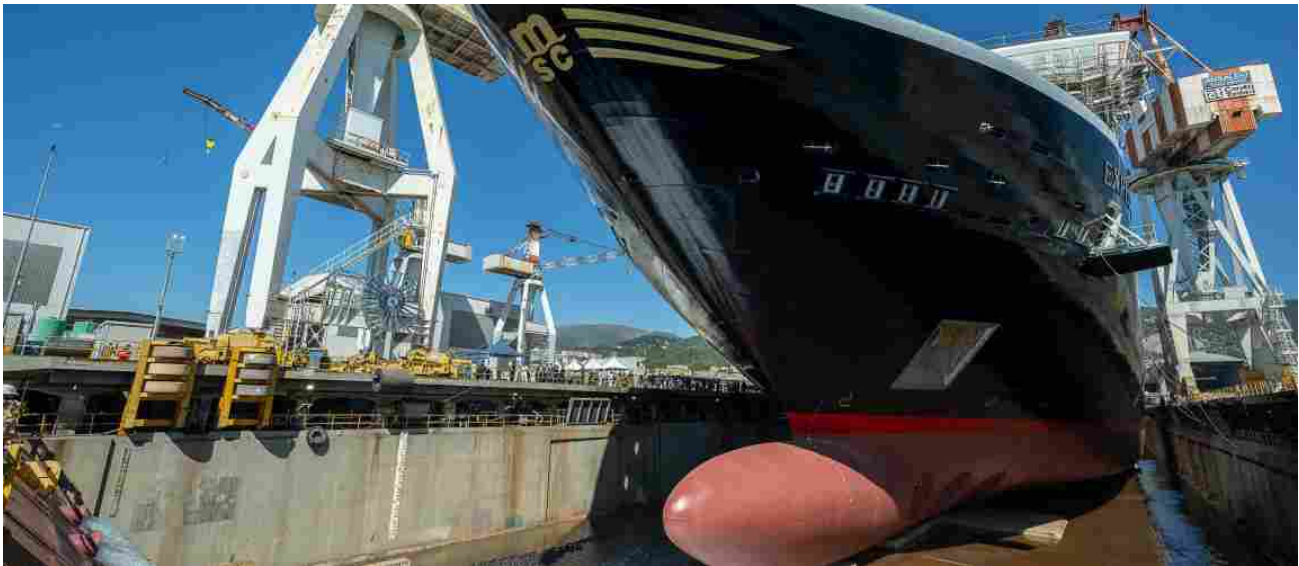
CERCA

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

CANTIERI CROCIERE LAVORO

## Fincantieri, al cantiere di Sestri varo tecnico di Explora Il

06 settembre 2023 - DI TEODORO CHIARELLI



**In contemporanea taglio della lamiera per Explora III. In totale verranno realizzate 4 unità per il brand di lusso di MSC. Una commessa da 2,3 miliardi di euro**



Genova – Varo tecnico e taglio della lamiera per le due nuove unità di Explora Journey, brand crocieristico di lusso lanciato dal gruppo Msc. Festa grande nello stabilimento genovese di Sestri Ponente.



A soli due mesi dalla consegna di Explora I, svoltasi a Monfalcone lo scorso 20 luglio, prosegue con un duplice importante appuntamento la costruzione della flotta di Explora Journeys,

La newsletter di  
ShipMag

Mi iscrivo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



brand destinato ai viaggi di alta gamma e al crocierismo esclusivo.

Questa mattina a Genova, presso lo storico stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, si è svolta infatti una doppia cerimonia: il varo tecnico (float out) di Explora II e il taglio della lamiera (steel cutting) di Explora III. Le due navi rappresentano la seconda e la terza unità, su un totale di ben quattro ordinate dal Gruppo MSC a Fincantieri. L'investimento complessivo per le quattro navi è pari a circa 2,3 miliardi di euro ed è in grado di generare una ricaduta sull'economia italiana superiore a 10 miliardi insieme a un impatto occupazionale estremamente







elevato, dato che la costruzione di ogni singola nave richiede oltre 7 milioni di ore-uomo di lavoro e l'impiego medio di 2.500 persone per oltre due anni.



Alla cerimonia hanno partecipato le principali autorità liguri e genovesi, tra cui il Presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, il Sindaco di Genova Marco Bucci, il Prefetto di Genova Renato Franceschelli e il Questore Orazio D'Anna. Per conto dell'armatore hanno presenziato Michael Ungerer, Chief Executive Officer di Explora Journeys e Leonardo Massa, Managing Director per Italia del nuovo brand crocieristico. A fare gli onori di casa, per Fincantieri, sono stati l'Amministratore Delegato e Direttore Generale, Pierroberto Folgiero, e il Direttore Generale della Divisione Navi Mercantili, Luigi Matarazzo.



informazione pubblicitaria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



Michael Ungerer ha dichiarato: “La duplice cerimonia di oggi rappresenta un importante passo in avanti nella costruzione e nel rafforzamento del nostro brand, che sta ridefinendo gli standard dei viaggi oceanici di lusso grazie all’esperienza impareggiabile che le navi di Explora Journeys sono in grado di offrire ai nostri ospiti. Queste unità, all’avanguardia anche sotto il profilo ambientale, sono tra le migliori ambasciatrici del Made in Italy nel mondo e testimoniano sia l’elevata capacità manifatturiera e cantieristica dell’Italia, sia l’impegno del gruppo MSC nei confronti di un Paese nel quale continuiamo a credere e a investire risorse molto significative”.

Secondo Folgiero, “questa doppia cerimonia esprime pienamente il grande impegno produttivo di Fincantieri nella realizzazione per il gruppo MSC della classe Explora, un progetto che garantisce i più alti standard qualitativi e che è stato concepito sin dal principio per accelerare il percorso verso la nave ad emissioni zero”.

Dopo aver toccato per la prima volta l’acqua con il varo tecnico, Explora II verrà completata nei prossimi mesi e consegnata nell’estate dell’anno prossimo, trascorrendo le prime stagioni in Mediterraneo alla scoperta delle località più suggestive del Mare Nostrum, tra cui alcune incantevoli destinazioni italiane come Portofino, l’Argentario, Roma, Napoli, Sorrento, Palermo, Siracusa, Trapani, Lipari, Cagliari, Alghero e la Costa Smeralda. Anche Explora I, che sta concludendo con successo la stagione inaugurale in Europa e nel corso della stagione invernale navigherà tra i Caraibi e la East e la West Coast degli Stati Uniti, farà ritorno in Mediterraneo nell’estate del 2024 per portare i propri ospiti alla scoperta di mete come la Puglia, la Sicilia e Venezia.

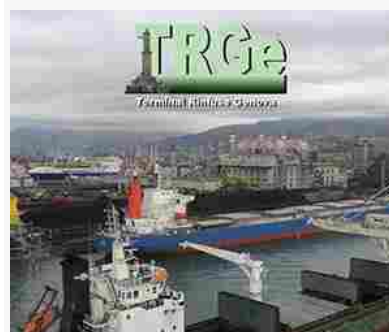
Explora III, la cui costruzione è iniziata oggi con tradizionale cerimonia del taglio della lamiera, entrerà in servizio nell’estate 2026 e sarà la prima nave della flotta Explora a essere alimentata a gas naturale liquefatto (Gnl) – uno dei carburanti marini più puliti al mondo disponibili su larga scala – destinato a giocare un ruolo cruciale nel percorso di decarbonizzazione dello shipping a livello



informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria



globale. Il Gnl è infatti in grado di ridurre in maniera sostanziale le emissioni di ossido di zolfo (99%) e di ossido di azoto (85%), e svolge inoltre una funzione decisiva nella mitigazione del cambiamento climatico perché in grado di tagliare le emissioni di gas serra fino al 20% e di aprire la strada all'utilizzo di carburanti sostenibili non fossili come forme il Gnl bio e sintetico.

A gennaio 2024 inizierà la costruzione di EXPLORA IV, alimentata anch'essa a Gnl, che sarà ultimata all'inizio del 2027.

Tutte le navi di Explora Journeys sono dotate delle più recenti e sofisticate tecnologie ambientali disponibili a livello internazionale tra cui sistemi avanzati di riduzione catalitica selettiva, la connettività plug-in per l'alimentazione elettrica da terra, in grado di far sostare le navi in porto a emissioni zero, apparati di gestione del rumore subacqueo per proteggere la vita marina e una gamma completa di apparecchiature di bordo ad alta efficienza energetica per ottimizzare l'uso dei motori e ridurre ulteriormente le emissioni.



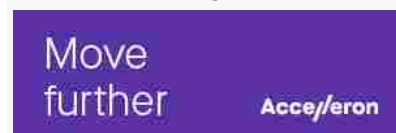
informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria





## FINCANTIERI

### Prosegue costruzione Explora per Msc

Ieri nello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente si è svolto il varo tecnico di Explora II e il taglio della lamiera di Explora III, seconda e terza unità su un totale di quattro ordinate dal gruppo Msc. L'investimento complessivo è pari a 2,3 miliardi e genera una ricaduta sull'economia superiore a 10 miliardi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger

Acce/eron



7 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

10:01 GMT+2



CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

Genova

6 settembre 2023

inforMARE Questa mattina a Genova nel cantiere navale Fincantieri di Sestri Ponente si è svolta una doppia cerimonia: il varo tecnico di *Explora II* e il taglio della lamiera di *Explora III*. Le due navi rappresentano la seconda e la terza unità su un totale di quattro ordinate alla società navalmeccanica dal gruppo MSC per il proprio nuovo brand crocieristico di lusso Explora Journeys. L'investimento complessivo per le quattro navi è pari a circa 2,3 miliardi di euro.

La doppia cerimonia odierna segue di due mesi la consegna di *Explora I*, svoltasi a Monfalcone lo scorso 20 luglio. Dopo aver toccato per la prima volta l'acqua nella giornata di oggi con il varo tecnico, *Explora II* verrà completata nei prossimi mesi e consegnata nell'estate dell'anno prossimo, trascorrendo le prime stagioni nel Mediterraneo. *Explora III* entrerà in servizio nell'estate 2026 e sarà la prima nave della flotta Explora ad essere alimentata a gas naturale liquefatto. A gennaio 2024 inizierà la costruzione di *Explora IV*, alimentata anch'essa a Gnl, che sarà ultimata all'inizio del 2027.

» Archivio notizie

CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Genova

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

LEGISLAZIONE

Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Roma

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

AMBIENTE

Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Vado Ligure

PORTI

Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervono d'attività

Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

AZIENDE

Crescita dei ricavi semestrali di

TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo



Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger

Acce/eron



7 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

09:50 GMT+2



CANTIERI NAVALI

## Il governo di Seul assicura che continuerà a sostenere finanziariamente la cantieristica navale sudcoreana

Entro l'anno un piano per rafforzare la competitività del settore

Geoje

4 settembre 2023

inforMARE - Il governo di Seul continuerà a sostenere la cantieristica navale sudcoreana attraverso l'erogazione di finanziamenti per le attività di ricerca e sviluppo ed entro l'anno elaborerà un piano per rafforzare la competitività del settore. Lo ha annunciato oggi Choo Kyung-ho, vice primo ministro e ministro dell'Economia e delle Finanze, in occasione di una visita del cantiere navale della Hanwha Ocean a Geoje.

In occasione della visita, alla quale hanno partecipato diversi esponenti dell'industria navalmeccanica nazionale, Kyung-ho ha evidenziato che nel primo semestre di quest'anno i cantieri navali sudcoreani, che nel periodo hanno esportato navi per un valore di 9,2 miliardi di dollari, in crescita del +11,9%



CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Genova

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

LEGISLAZIONE

Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Roma

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

AMBIENTE

Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Vado Ligure

PORTI

Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervero d'attività

Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

AZIENDE

Crescita dei ricavi

TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo

sulla prima metà del 2022, hanno ottenuto un terzo degli ordini navali emessi a livello mondiale e che il settore, che sta trainando le esportazioni nazionali, sta vivendo un andamento favorevole grazie alla recente crescita della domanda di navi ecologiche che si prevede consentirà di registrare buone performance anche nella seconda metà del 2023.

Evidenziando che il portafoglio ordini dei cantieri sudcoreani, pari a 38,8 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, è il più elevato degli ultimi 12 anni, il vice premier ha ricordato che il sostegno al comparto navalmeccanico passa anche attraverso lo sviluppo in atto del sistema delle garanzie di rimborso anticipato dei pagamenti in base al quale le piccole e medie aziende della cantieristica navale, che solitamente alla sottoscrizione del contratto per la costruzione di una nuova nave ricevono dal committente un pagamento anticipato pari a circa il 40% del prezzo della nave, possono richiedere alla banca commerciale garante di accedere al sistema di rimborso anticipato in caso la consegna della nave non possa essere effettuata. Kyung-ho ha precisato che a tal fine il fondo di garanzie dalla Korea Trade Insurance Corporation sarà notevolmente ampliato elevandolo da 120 miliardi a 400 miliardi di won. (3/7)

»» Archivio notizie



Iscriviti alla newsletter in formato pdf (Acrobat Reader®).  
Il servizio è gratuito.

## DALLA PRIMA PAGINA



PORTI

### Spediporto, la gestione dei porti italiani deve rimanere in mani pubbliche

Genova

Non ci devono essere preclusioni verso l'ingresso di investitori privati, dice Botta che a proposito (?) cita il modello spagnolo

COMMERCIO

### La FIT Alliance pubblica una dichiarazione di impegno per la digitalizzazione delle polizze di carico

Ginevra

Nel 2022 solo il 2,1% di questi documenti era in formato elettronico

PORTI

### Avviata la procedura per la costituzione

LOGISTICA

### Shopping del gruppo logistico tedesco Rhenus in America Latina

Montabaur

Acquisite la BLU Logistics e una partecipazione di maggioranza nella LBH Group

PORTI

### Respinta l'istanza della Progetto

semestrali di Acceleron sostenuta dalla domanda dell'industria dello shipping

ha chiuso il primo semestre in perdita

Berna

Crescita dei ricavi

TRASPORTO MARITTIMO



### Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della MSC Nicola Mastro

Trieste

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

PORTI

### HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung

Kaohsiung

Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco di dieci anni

TRASPORTO INTERMODALE

### Nuovo servizio intermodale tra Interporto Padova e la Polonia realizzato da PCC Intermodal

Padova

Trasporto di container a cui prossimamente si aggiungeranno semirimorchi



TRASPORTO MARITTIMO

### Grimaldi ha preso in consegna la seconda unità ro-ro multipurpose della classe "G5"

Napoli

La "Great Lagos" verrà impiegata tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale

MEETINGS

### A Ravenna un convegno sullo sviluppo del porto e della logistica

Ravenna

Si terrà l'11 settembre

CANTIERI NAVALI

### Concluso a Trieste l'ammodernamento della seconda nave da crociera di Crystal

Trieste

La prima era stata riconsegnata lo scorso mese da Fincantieri



## CORSICA FERRIES

# Il traghetto diventa laboratorio marino

Servizio a pagina 6

## Viaggio scientifico salpato da Vado

# Il traghetto per la Corsica diventa laboratorio marino

■ L'1 e il 2 settembre, la M/N Mega Victoria ha ospitato 9 ricercatori coinvolti nel progetto «Life conceptu maris», per una “due giorni” multidisciplinare. Scienziati di Ispra, Fondazione Cima, Stazione Zoologica Ad di Napoli, Università Bicocca di Milano e Università di Palermo sono partiti dal porto di Vado Ligure con destinazione Bastia, Ile Rousse e Nizza, su tre delle rotte servite dalla compagnia. «Life conceptu maris», il progetto cofinanziato dall'Unione europea per la con-

servazione della fauna marina nel bacino del Mediterraneo, propone un approccio innovativo multidisciplinare per lo studio della distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine in ambito pelagico, che combina l'osservazione classica degli animali dal ponte di comando, con nuove tecnologie quali il dna ambientale, gli isotopi stabili e l'impiego di sensori per il monitoraggio dei parametri chimico fisici dell'acqua di mare. Un team di 5 osservatori, che ha effettua-

to i monitoraggi dal ponte di comando, è stato affiancato da un team di 4 ricercatori che ha avuto accesso ai locali tecnici. A bordo della nave è stato attrezzato un laboratorio di ricerca per raccogliere direttamente acqua dal mare e per ospitare macchinari di filtraggio e stoccaggio dei campioni. Le informazioni che si ricaveranno da questo innovativo approccio multidisciplinare saranno essenziali per costruire le mappe delle caratteristiche ambientali.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633





# Navi da crociera, ordini «in ripartenza a fine anno e primo trimestre 2024»

## Cantieristica navale

Folgiero (Fincantieri): «Le società usciranno più forti dalla crisi causata dal Covid»

### Raoul de Forcade

Gli ordini di nuove navi da crociera ripartiranno tra «il quarto trimestre 2023 e il primo trimestre 2024». Ne è convinto Pierroberto Folgiero, ad di Fincantieri, che ha commentato i dati sulla penuria di nuove commesse nel settore cruise, a livello mondiale, nel primo semestre 2023; nel periodo sono state solo due, una delle quali andata proprio a Fincantieri (si veda Il Sole 24 Ore del 5 settembre). Il rallentamento è dovuto allo sbilancio finanziario subito dalle compagnie crocieristiche durante il periodo della pandemia di Covid. Ma ora, dice Folgiero, «il mercato sta andando bene, con una veloce ripresa finanziaria» delle società di armamento, che «usciranno dalla crisi causata dal Covid più forti di prima: oggi, per loro, i ricavi vanno bene e la linea dei costi esce da un periodo lacrime e sangue, in cui i costi stessi sono stati molto governati; e questo premia il margine».

Per il riavvio degli ordini, ragiona Folgiero, ci sono tempi tecnici che, peraltro, secondo il manager, sareb-

bero vicini ad esaurirsi. «Il periodo di gestazione di un ordine da 1,5 miliardi è 12-14 mesi. Non si può pensare che, nel momento in cui il mercato comincia nuovamente ad andare bene, nasca subito un ordine, perché gli manca il tempo di cottura: deve stare un po' nel forno; e ora ci sono tanti ordini in forno». Secondo l'ad di Fincantieri la gestazione sta finendo e le commesse potranno arrivare «tra il quarto trimestre 2023 e il primo 2024. La situazione è veramente molto positiva; sono fiducioso perché vedo tanti di questi processi in corso. Il business è un ciclo, dopo tutte le lacrime che abbiamo versato sul cruise è un momento in cui bisogna ridere. Certo, sempre con prudenza e attenzione».

Le parole di Folgiero sono arrivate a margine della doppia cerimonia tenutasi ieri nello stabilimento di Fincantieri di Genova Sestri Ponente, dove si sono svolti il varo tecnico di Explora II e il taglio della prima lamiera di Explora III. Le due navi rappresentano la seconda e la terza unità di una commessa di quattro sottoscritta dal gruppo Msc con Fincantieri, per il nuovo brand crocieristico di lusso Explora Journeys. L'investimento complessivo per le quattro navi è pari a circa 2,3 miliardi di euro. Dopo aver toccato ieri l'acqua per la prima volta, Explora II sarà consegnata all'armatore nell'estate dell'anno prossimo. Explora III entrerà in servizio nell'estate 2026.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



Dopo le limitazioni a Venezia la mappa delle grandi unità ha cambiato coordinate

## Così i porti italiani coccolano i giganti del mare

### IL CASO

C'è un limite al gigantismo navale delle navi da crociera? Difficile dare una risposta: alla fine di quest'anno il cantiere finlandese Meyer Turku consegnerà la nuova nave da crociera più grande del mondo, la "Icon of the Seas", che supererà la soglia delle 250 mila tonnellate di stazza lorda. In realtà ci sono dei limiti che derivano dalle infrastrutture dei porti: la situazione italiana com'è sotto questo punto di vista? Rispetto ad altri Paesi, i porti faticano un po' di più ad accogliere i giganti dei mari, sia da crociere che cargo, ma i record non mancano.

Con le restrizioni alle dimensioni delle navi a Venezia, le compagnie hanno puntato soprattutto sul Mar Tirreno per posizionare i loro giganti: è il caso di Civitavecchia, primo porto italiano in campo crocieristico che ha ospitato in regime di home port parziale la



La "Wonder of the Seas" alla Spezia



La promenade interna di "Msc World Europa"



La "Costa Toscana" a Savona



La "Norwegian Epic" ha toccato Trieste

"Wonder of the Seas", l'attuale nave più grande del mondo che stazza 236.800 tonnellate. La stessa nave ha scalato anche a Napoli e La Spezia ma solo transito, quindi con problemi gestionali del flusso di passeggeri minori. In Liguria si trovano altri due hub crocieristici fondamentali, Genova e Savona, basi di riferimento per Msc e Costa Crociere. Così Genova è in grado di ospitare l'ammiraglia "Msc World Europa" con 215.800 tonnellate, mentre Savona è tappa fissa della "Toscana", nave dei record della flotta Costa da 186.300 tonnellate. Di conseguenza queste due navi hanno toccato i porti italiani in grado di accoglierle come Palermo e Cagliari per la nave Costa e Messina per quella di Msc. L'unico porto che finora si è difeso in Adriatico è Trieste, che da poco ha ospitato la nave più grande della sua storia, la "Norwegian Epic" con 155.800 tonnellate di stazza lorda. —

MATT. MART.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



La terza compagnia al mondo per numero di navi sbarca nel capoluogo ligure dopo anni di trattative con la "Prima", realizzata da Fincantieri

# Norwegian Cruise, stagione test a Genova con sette partenze

## IL CASO

Matteo Martinuzzi

Dopo anni di corteggiamento, una nave della Norwegian Cruise Line, facente parte del terzo gruppo crocieristico mondiale per flotta (per passeggeri, è Msc) includerà il porto di Genova in uno dei suoi itinerari: si tratta della nuovissima "Norwegian Prima" (che è anche la prima unità realizzata da Ncl in Italia, da Fincantieri) che ormeggerà per la prima volta sotto la Lanterna il prossimo 19 ottobre. Fu in occasione dell'Italian Cruise Day del 2018 a Trieste che Edoardo Monzani, presidente delle Stazioni Marittime di Genova, aveva svelato i suoi tentativi per portare in città anche le navi di Ncl, che nel capoluogo ligure si erano affacciate solo alle Riparazioni in occasione del

lungo fermo operativo delle flotte a causa del coronavirus. Con i passeggeri a bordo ovviamente uno scalo ha tutto un altro significato e per Ncl a Genova in anni recenti non era mai avvenuto.

Si tratta di un'ottima occasione per attirare a Genova un nuovo prestigioso cliente che nel Mediterraneo ha puntato con successo a itinerari più lunghi delle canoniche sette notti. Questa scelta che permette a Ncl di distinguersi dagli altri sta dando i suoi frutti, ma ovviamente bisogna trovare nuovi porti capaci di soddisfare le esigenze della compagnia americana. Se l'esperimento a Genova avrà successo, si potrebbe trattare dell'inizio di una nuova fruttuosa collaborazione con il marchio di punta del gruppo Norwegian Cruise Line Holdings.

Per il momento sono già calendarizzate sei toccate a Genova: oltre a quella citata, "Prima" sarà di nuovo a Genova il 7 novembre prossimo,

poi sarà la volta della "Norwegian Dawn" il 30 aprile 2024, seguita da "Norwegian Viva" (appena consegnata un mese fa da Fincantieri) il 5 maggio 2025 e infine dalla "Norwegian Sun" il 26 maggio e il 16 ottobre 2025.

La nave che arriverà a Genova il mese prossimo è uno dei prototipi più complicati realizzati negli ultimi anni dalla Fincantieri, viste tutte le innovazioni tecnologiche applicate. Esternamente l'unità si presenta con una linea molto particolare, caratterizzata da una prua invertita e quasi priva di bulbo e con una sovrastruttura larga a prua-centro nave e stretta a poppa in modo da lasciare molto spazio alla passeggiata all'aperto al Ponte 8 che diventa il centro della vita sociale e balneare a bordo.

La sala macchine è spostata verso prua e questo si nota dalla posizione avanzata del fumaiolo che ha attorcigliato sul suo asse la pista da go-kart che copre l'altezza di tre pon-

ti. I numeri: con una stazza lorda di 143.500 tonnellate, è lunga fuori tutto 294 metri, larga 40,5 metri e ha un pescaggio di 8,7 metri. È in grado di ospitare oltre 3.200 persone.

Non un gigante dei mari, ma con dimensioni che le permettono di muoversi navi più grandi hanno maggiori difficoltà.

A bordo ci sono 20 opzioni di ristorazione (senza turnazione, come abitualmente invece è previsto sulle grandi unità da crociera), comprese quelle incluse nel prezzo base, come il *buffet*, due ristoranti principali e infine l'Indulge Food Hall, un locale con chioschi etnici. Non va dimenticata l'area Vip "The Heaven" che occupa gli ultimi cinque ponti poppieri e che dispone di salone, ristorante e una spettacolare piscina a sfioro all'estrema poppa. Un'ultima citazione va fatta anche per il centro benessere, considerato il migliore realizzato finora su una nave da crociera. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La "Norwegian Prima": 143 mila tonnellate per 294 metri, è in grado di ospitare oltre 3200 passeggeri per crociere lunghe

## La Top 10 dei gruppi crocieristici mondiali

POS	GRUPPO	NAVI IN FLOTTA	NAZIONALITÀ
1	Carnival Corporation	91	Stati Uniti
2	Royal Caribbean Group	53	Stati Uniti
3	Norwegian Cruise Line Holdings	29	Stati Uniti
4	Msc Crociere	23	Svizzera
5	National Geographic Cruises	15	Stati Uniti
6	Tui Cruises	6	Germania
7	Viking Ocean Cruises	6	Svizzera
8	Disney Cruises	5	Stati Uniti
9	Fred. Olsen Cruise Lines	4	Gran Bretagna
10	Virgin Cruises	3	Stati Uniti

WITHUB

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



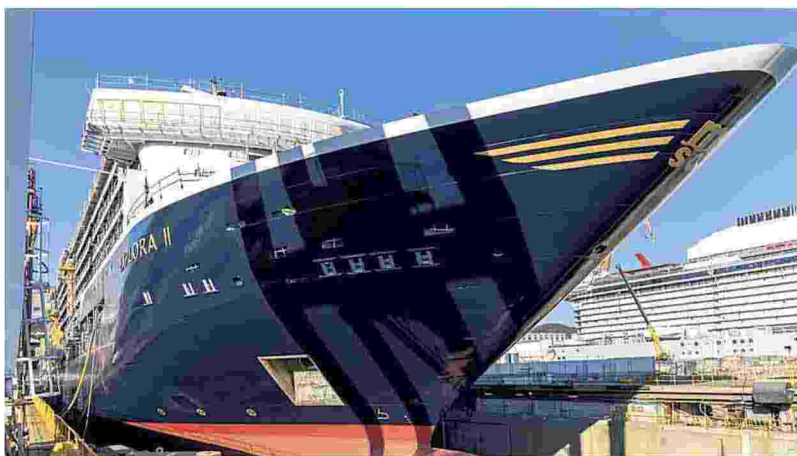
068633



# Sestri, doppia cerimonia in cantiere per Explora

Nello stabilimento Fincantieri varo tecnico della seconda unità e taglio della lamiera della terza per la compagnia della gamma lusso di Msc

A due mesi dalla consegna di Explora I, prosegue con un duplice appuntamento la costruzione della flotta di Explora Journeys, il nuovo brand crocieristico di lusso del gruppo Msc con il varo tecnico di Explora II e il taglio della lamiera di Explora III (l'ordine complessivo è di 4 unità per un investimento complessivo di 2,3 miliardi di euro). Dopo aver toccato per la prima volta l'acqua ieri con il varo tecnico, Explora II verrà completata nei prossimi mesi e consegnata nell'estate dell'anno prossimo, trascorrendo le prime stagioni in Mediterraneo. Anche Explora I, che sta concludendo la stagione inaugurale in Europa e nel corso della stagione invernale navigherà tra i Caraibi e la East e la West Coast degli Stati Uniti, farà ritorno in Mediterraneo nell'estate del 2024. Explora III, la cui costruzione è iniziata ieri con la cerimonia del taglio della lamiera, entrerà in servizio nell'estate 2026 e sarà la prima nave della flotta Explora a essere alimentata a gas naturale liquefatto (Gnl), destinato a giocare un ruolo cruciale nel percorso di decarbonizzazione dello shipping a livello globale. A gennaio 2024 inizierà la costruzione di Explora IV, alimentata anch'essa a Gnl, che sarà ultimata all'inizio del 2027.



▲ La nave in bacino

Per il presidente della Regione Giovanni Toti «Msc e Fincantieri sono un pezzo fondamentale del nostro passato e ancor più del nostro futuro. Unire la capacità di costruire navi con coloro che le portano nel mondo è per Genova e la Liguria un'occasione unica per crescere e continuare a rafforzare la sua leadership nella cantieristica e sul mare». «Ancora una volta – aggiunge il sindaco Marco Bucci – il cantiere genovese si conferma un'eccellenza a livello mondiale. Il varo di Explora II e il taglio della lamiera di Explora III rappresentano un grande passo avanti

per il settore crocieristico che in questo 2023 ha fatto registrare dei numeri record. La costruzione di navi di questa portata rappresenta anche un'ottima notizia dal punto di vista occupazionale per Genova». «La duplice cerimonia – chiude Michael Ungerer, ceo di Explora Journeys – rappresenta un importante passo in avanti nella costruzione e nel rafforzamento del nostro brand, che sta ridefinendo gli standard dei viaggi oceanici di lusso grazie all'esperienza che le navi di Explora Journeys sono in grado di offrire».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



## Varata "Explora II" la nave di stralusso di Msc Crociere

LUIGI GRASSIA

Il gruppo Msc Crociere traccia le rotte del lusso. Ieri nei cantieri navali di Sestri Ponente (Genova) è stata varata "Explora II", la seconda delle quattro navi da crociera di lusso che Fincantieri sta costruendo per la flotta di Msc; in contemporanea è stata tagliata la prima lamiera di Explora III. L'investimento complessivo per le quattro navi Explora Jour-

neys già ordinate ammonterà a 2,3 miliardi di euro, e secondo le stime dell'azienda la loro attività genererà per l'economia italiana una ricaduta di 10 miliardi e la creazione di molte migliaia di posti di lavoro. La costruzione di ogni singola nave richiede oltre 7 milioni di ore-uomo di lavoro e l'impiego medio di 2.500 unità di personale per oltre due

anni. L'amministratore delegato della società Explora Journeys, Michael Ungerer, ha detto che «la duplice cerimonia rappresenta un importante passo in avanti nella costruzione e nel rafforzamento del nostro marchio, che sta ridefinendo gli standard dei viaggi oceanici di lusso». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633





CROCIERE

## Crociere, il 73% delle nuove navi avrà un'alimentazione green

06 settembre 2023 - Giovanni Roberti



**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**



Roma – 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.



La newsletter di  
ShipMag

Mi iscrivo

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% 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 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 – spiega **Kelly Craighead, presidente e ceo 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

informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria





Vago, Chairman di Clia. Nel dettaglio, il Rapporto 2023 evidenzia alcuni numeri: a oggi, **120 navi Clia (il 46% del totale della flotta mondiale) sono predisposte per l'elettificazione 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'elettificazione 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.

informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria



informazione pubblicitaria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





Il quotidiano online del trasporto marittimo

## CANTIERI

# Per Folgiero (Fincantieri) “tanti ordini in forno” per nuove navi da crociera

L'a.d del gruppo navalmeccanica stima un ritorno alla firma di nuovi contratti di costruzione tra fine 2023 e inizio 2024

DI NICOLA CAPUZZO | 6 SETTEMBRE 2023



**Genova** – Fra pochi mesi il mercato delle crociere potrebbe già tornare a commissionare nuove navi ai cantieri. Lo sostiene con convinzione l'amministratore delegato di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, secondo il quale il principale gruppo navalmeccanico italiano potrebbe arrivare a formalizzare nuovi ordini già da fine anno. “Nell'ultimo quarter del 2023 o nel primo del 2024” ha specificato parlando a margine del varo della nuova nave Explora II e della cerimonia di taglio della prima lamiera di Explora III a Genova Sestri Ponente.

Le compagnie crocieristiche “sono ridiventate – ha aggiunto – macchine da soldi; se si guarda il cash flow che ha fatto Ncl nell'ultimo semestre... Le compagnie hanno la pipeline di crescita di prima, ricavo medio per passeggero alto e la governance dei costi del periodo Covid. Mentre prima del Covid erano un po' più spensierati, durante il Covid hanno imparato a girare ogni pietra per trovare gli euro”.

Secondo il numero uno di Fincantieri le società armatoriali “usciranno da questa crisi più forti di prima perché la top line (i ricavi, ndr) gli va forte, la linea dei costi esce da un periodo di lacrime e sangue e questo fa bene ai margini” di guadagno, che “saranno meglio di prima. L'inerzia di ripartenza della macchine degli investimenti ha dei tempi di attraversamento del ciclo di capex (capital expenditure, ndr). La decisione di investimento da un miliardo e mezzo la si prende con un tempo di maturazione” ha sottolineato Folgiero.

Che alla domanda su quando pensa che gli ordini per nuove costruzioni potranno ripartire, ha risposto (provocatoriamente ma non troppo) “domani mattina”. Poi ha spiegato: “In questi mesi c'è stato tutto un processo di gestazione di nuovi ordini e il tempo di gestazione di un ordine da un miliardo è mezzo sono 12/14 mesi. Uno non può pensare che appena il mercato va bene escono i nuovi ordini, manca il tempo di cottura, i nuovi ordini sono in forno. Ci sono tanti ordini in forno”.

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](#)



Il momento di aprire il forno sarà “nell’ultimo trimestre del 2023 o nel primo del 2024. La vediamo molto positivamente. Con questa grande generazione di cassa questi signori giustamente, essendo stati congelati per anni, adesso è come se fossero una molla che è rimasta compressa. Dopo tutte le lacrime che abbiamo versato sul business cruise è un momento in cui bisogna ridere. Il lavoro nel settore delle crociere c’è e ci sarà. La bravura di Fincantieri dovrà essere quella di lavorare e guadagnare. Il problema non è solo alimentare il portafoglio ordini”.

A proposito di efficienza nella produzione Folgiero ha richiamato l’attenzione anche sul ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente ricordando che “sarà un successo solo se facciamo la fase 3, che non è un problema di fondi, è un’operazione invasiva dal punto di vista logistico: si tratta di spostare la ferrovia, il problema non è l’entità del costo di spostare la ferrovia.

È progettato, orchestrarlo, concertarlo e farlo”. Le fasi 1 e 2 contemplan la messa in sicurezza di due rii e l’ampliamento degli spazi.

“Il ribaltamento a mare sarà un successo solo se avverrà in tempo la fase 3 che permette lo sbottigliamento delle tonnellate di acciaio che riusciremo a lavorare, altrimenti le fasi 1 e 2 non dispiegheranno gli effetti sperati” ha evidenziato il numero uno del gruppo navalmecanico.

Oggi lo stabilimento di Sestri Ponente lavora 600 tonnellate d’acciaio al mese, l’amministratore delegato di Fincantieri stima che con il ribaltamento a mare “ne farà almeno 2.400-2.600 al mese”, un ammontare che renderà indispensabile lo spostamento dell’attuale linea ferroviaria. Per questo ha chiesto di “aprire un tavolo che ci permetta di gestire anche dal punto di vista logistico l’operazione. Dobbiamo riuscire a trovare le risorse in questo territorio che saranno sufficienti e idonee per lavorare tutto l’acciaio in più previsto, non sarà una questione di bacino e basta, sarà una questione di bacino e risorse umane. Se noi qui dobbiamo fare le navi più grandi del mondo – ha sottolineato – ci serve un bacino navale, ma ci serve anche un bacino di risorse e trovare le risorse in questo Paese è un esercizio difficile”.

A proposito della capacità finanziaria di Virgin Voyages di pagare e prendere in consegna anche la quarta nave costruita proprio a Genova Sestri Ponente da Fincantieri, Folgiero ha commentato: “Si tratta di una vicenda legata alle code del Covid su un prodotto di startup come il prodotto Virgin Cruises. L’armatore sta proseguendo tutte le attività di sviluppo e partenza post-Covid, noi completeremo la costruzione della nave e siamo in costante contatto con l’armatore proprio per definire tutte le milestones sia dal punto di vista della consegna che da quello finanziario”.

A proposito infine di possibili revisioni negli accordi presi con la cinese Cssc per costruire la prima nave da crociera il numero uno di Fincantieri ha così commentato: “La nostra collaborazione con la Cina era ed è una collaborazione che va per fasi. Abbiamo degli impegni contrattuali ad assisterli su alcune specifiche milestone e una volta completate valuteremo tutte quante le opzioni strategiche”.

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

[Varata da Fincantieri a Sestri Ponente la nuova nave Explora II](#)

[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

## DUE GIOIELLI MSC

# Doppia festa a Fincantieri

Pistacchi a pagina 6

DOPPIA FESTA A FINCANTIERI CON IL PROGETTO DI MSC

# Le due navi del lusso prendono vita a Sestri

Varo tecnico per *Explora II* e prima lamiera tagliata per l'unità successiva, gioiello di sostenibilità

**Diego Pistacchi**

■ *Explora II* viene bagnata dal mare e dal tradizionale spumante benaugurale. *Explora III* inizia a prendere forma attraverso il simbolico taglio della prima lamiera. Nello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente nasce il futuro delle navi da crociera, tra lusso, sostenibilità ambientale e una qualità tutta italiana dal design alla tecnologia.

Quella di ieri è stata una giornata molto importante per la cantieristica genovese, che ha confermato l'eccellenza delle proprie maestranze e del know how aziendale cui si è affidata Msc per la realizzazione di due unità della classe «*Explora*», destinata al segmento delle crociere di lusso. Una sorta di ritorno al passato, a quando le crociere erano una vacanza per pochissimi, un sogno per molti. Con il tempo il mercato ha avvicinato molti più turisti a questo tipo di viaggio, ma stava quasi perdendo i clienti più esigenti. Le compagnie hanno dapprima istituito pacchetti e aree Vip a bordo. Con il pro-

gramma «*Explora Journeys*», Msc ha deciso di creare un brand dedicato, «di realizzare intere navi per chi ama i viaggi di lusso, che compiono anche itinerari diversi della altre unità», come confermato da Leonardo Massa, direttore di Msc Italia e del programma *Explora*.

E proprio per realizzare questi gioielli assoluti, Msc ha scelto Fincantieri, e in particolare lo stabilimento di Sestri, che ieri ha visto il float out, il varo tecnico, il primo contatto con il mare grazie all'allagamento del bacino, per la seconda nave della flotta. Mentre gli operai lavoreranno alla finitura di *Explora II*, altri colleghi inizieranno a realizzare la terza nave, le cui caratteristiche saranno ancora una volta all'avanguardia, non solo dal punto di vista del design. *Explora III*, che entrerà in servizio nell'estate 2026, sarà la prima nave della flotta *Explora* a essere alimentata a gas naturale liquefatto (Gnl), uno dei carburanti marini più puliti al mondo disponibili su larga scala, in grado di ridurre le emissioni di ossido di zolfo (99%) e di ossido di azo-

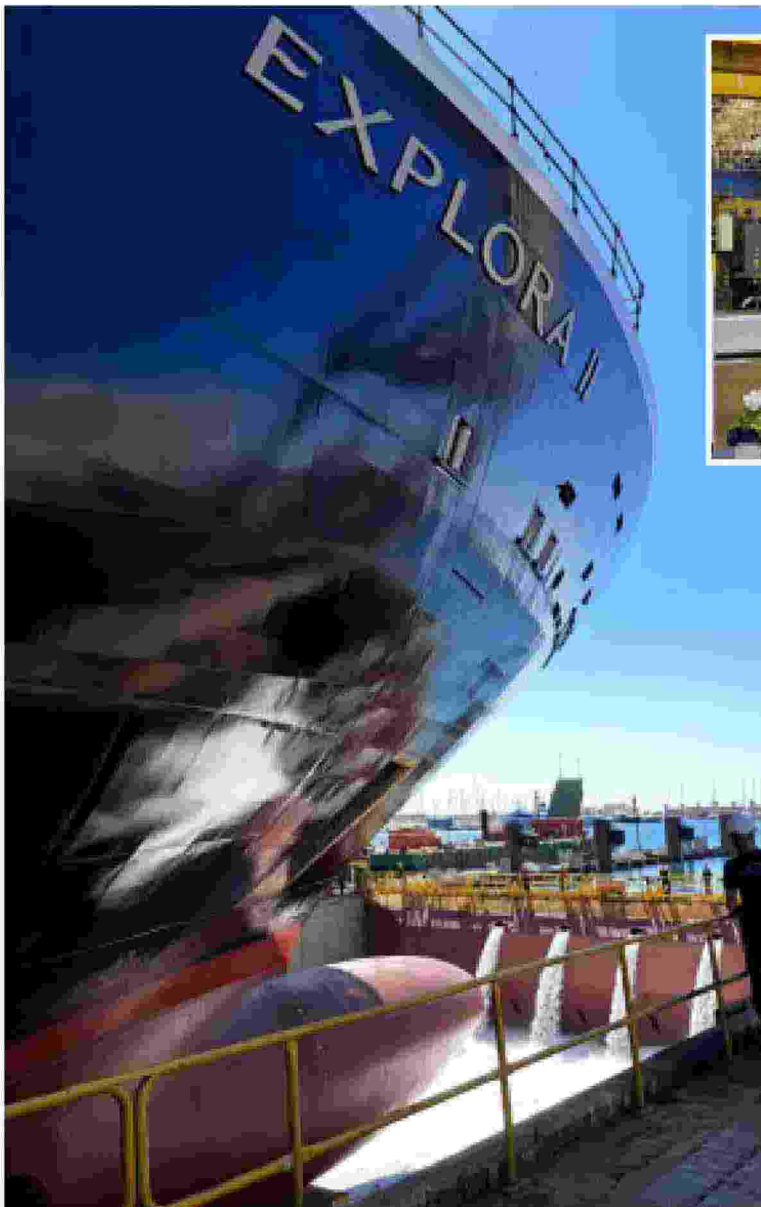
to (85%). La nave poi sarà totalmente autosufficiente per il consumo di acqua, grazie all'impianto di desalinizzazione presente a bordo.

Peculiarità che sono state sottolineate con soddisfazione dall'ad di Fincantieri, Pierroberto Folgiero e da Michael Ungerer, ceo di *Explora Journeys*. Appuntamenti come quelli di ieri fanno bene in generale a tutta la città e alla sua economia. «La costruzione di navi di questa portata rappresenta anche un'ottima notizia dal punto di vista occupazionale per Genova - ha commentato il sindaco Marco Bucci -. Siamo orgogliosi che Msc abbia creduto ancora una volta in Fincantieri e nella nostra città per la realizzazione di queste imbarcazioni in grado di innalzare ulteriormente lo standard qualitativo delle crociere a livello mondiale». «Msc e Fincantieri sono un pezzo fondamentale del nostro passato e ancor più del nostro futuro. Unire la capacità di costruire navi con coloro che le portano nel mondo è per Genova e la Liguria un'occasione unica per crescere e continuare a

rafforzare la sua leadership nella cantieristica e sul mare», le parole del governatore Giovanni Toti, cui l'ad di Fincantieri Folgiero ha unito l'appello per la pronta programmazione della fase 3 del ribaltamento a mare dello stabilimento, oltre al ringraziamento per tutti i dipendenti dell'azienda, dai progettisti agli operai perché, ha ricordato mentre anche float out e taglio della prima lamiera ormai avvengono premendo un pulsante, «al tempo dei software, non si può fare a meno dell'hardware». E l'hardware che garantisce questi successi è il patrimonio umano di Fincantieri.

Una grande realtà industriale come Fincantieri non sembra peraltro affatto preoccupata di subire conseguenze dalla scelta italiana di abbandonare la «Via della Seta»: «La nostra collaborazione con la Cina era ed è una collaborazione che va per fasi, quindi abbiamo degli impegni contrattuali per assisterli su alcune specifiche tappe, una volta completate le fasi e le tappe valuteremo», ha spiegato l'amministratore delegato.





### I MOMENTI MAGICI

A sinistra l'attimo in cui viene allagato il bacino e la Explora II tocca per la prima volta il mare. In alto l'avvio del taglio della prima lamiera di Explora III nello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



**WATERFRONT**

## Il sindaco sulla Paita «Abbiamo svoltato»

**Un primo passo** per il futuro della Calata Paita atteso da oltre un secolo. Il sindaco Pierluigi Peracchini commenta l'esito positivo della gara per la concessione degli spazi di 'Aspettando il Waterfront'. «Il futuro della Calata Paita dopo ben 133 anni ritorna alle funzioni urbane. Una scelta che la nostra amministrazione comunale ha preso, insieme all'Autorità Portuale, sia per rimuovere i container dal centro città, ma anche per far rivivere l'area come un luogo dedicato allo svago, al divertimento, allo sport e anche al divertimento aggiungendosi all'operazione Pinetina e al Dialma Ruggiero». A novembre ci sarà l'avvio dei lavori per la stazione crocieristica. «Per continuare - conclude Peracchini - la sinergia tra enti avviata nel 2018 con cui abbiamo disegnato il nuovo volto di questa città. Quindi faccio un augurio di buon lavoro agli imprenditori locali che si sono aggiudicati la concessione degli spazi».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633

## Greek owners very active in secondhand market again in 2023



GREEK SHIPOWNERS HAVE been out-ordering China-based owners this year by a ratio of almost two-to-one, reversing a previous trend where Greeks appeared statistically less keen on newbuildings.

Data provided to Lloyd's List by Athens-based Xclusiv Shipbrokers shows that Chinese owners have a far larger overall orderbook, comprising 558 vessels, compared with Greek owners with a total of 354 ships under construction.

The gulf is particularly wide in the dry bulk sector, where Chinese owners lean more heavily to newbuildings and scrapping for expansion and renewal than Greek owners do.

Chinese owners have also ordered more than 200 containerships, quadruple the number contracted by their Greek counterparts.

This year, however, Greeks have so far placed orders for 156 vessels in the main four shipping segments, comfortably more than the 88 said to have been contracted for Chinese companies.

China-based owners still held the edge in bulker orders with 64 to the Greeks' 56, but Greek owners have ordered 78 tankers and 18 gas carriers since the start of 2023, in both cases easily beating the tally of Chinese orders.

Both nations this year have generally avoided adding further boxships to a world containership orderbook that is already ominously large.





The two shipping nations have been paired together in recent news after reports last month that the China-owned fleet had surpassed the Greek-controlled fleet as the world's largest for the first time.

China was reported to have edged Greece out in terms of gross tonnage, but not in terms of deadweight tonnes.

John Cotzias, head of projects and finance at Xclusiv, said that comparing the Greek and Chinese fleets was "not comparing like with like".

He said that "a large part" of the China-controlled fleet was focused on China's domestic trades, whereas Greece's coastal trades accounted for a miniscule portion of the Greek-owned fleet's trading activity.

"The Greek fleet is still the largest in the world in terms of international trade," said Cotzias.

The recent data again illustrated the role of Greek owners in the sales and purchase market.

Greeks are traditionally behind 20-25% of secondhand market acquisitions but are also prominent sellers, according to Cotzias.

Whereas Asian owners in dry bulk have the largest newbuilding bulker orderbooks, Greek owners have again led this year's secondhand bulker purchases, with 108 acquisitions to date.

That compares with 56 bulkers bought by Chinese owners.

Out of a total of 421 bulkers that have changed hands in 2023, in 114 cases the nationality of the buyer has remained undisclosed.

It should be expected that Greek owners will emerge in about one in every four cases where the buyer's identity is currently a mystery, Cotzias said.

Greek owners led Chinese acquisitions in every segment of the bulker fleet except supramaxes where Chinese buyers acquired 18 vessels, versus 14 by Greeks.

Greeks have also been the leading seller of bulkers this year, with 75 sales, in front of Japanese owners with 62 vessels sold and Chinese owners with 52 sales.

"They are using the S&P market very actively," he said. "There is money that is being made through asset-trading as well as operation of the ship. But most of the sales are not simply opportunistic.

"There is also a focus now on 2030 approaching. Owners are looking for greener ships with better consumption. Basically, you are talking about ships built in 2015 or younger.

"The sales are helping them establish a good cash position either to proceed with new orders or for more modern ships."

Greeks have also been by far the biggest sellers of tankers this year, racking up 97 sales across every segment from handysizes to very large crude carriers.

Of the 447 tankers sold so far in 2023, Greece places only third in number of acquisitions.

The other leading buyers of tankers this year have been owners in the United Arab Emirates with 47, China with 46, and India and Turkey with 29 acquisitions apiece.



## ANALYSIS

# The rise of the battery-powered and battery-hybrid merchant ship

SHIPOWNERS are increasingly looking to battery technology, in particular hybrid-battery solutions, as a way to reduce their vessel's emissions. At the same time, regulations are developing to reduce risks from using lithium-ion batteries in integrated systems.

“There are several reasons why the industry is looking towards battery systems on board ships, especially hybrid solutions. They provide a way of improving efficiency and fuel consumption while they can also be used as an electric peak load reduction device,” said Oskar Levander, senior vice-president of business concepts at Kongsberg Maritime.

“For ships which require dynamic positioning, especially in the offshore sector, the vessel needs to be prepared for a short load peak. If you apply a hybrid battery solution you can reduce the load for better efficiency.

“Then there are ships where you can charge batteries in port and use them as an energy source at sea – electricity in port can be cheaper than using diesel auxiliary power.”

Levander sees an increasing market for retrofitting offshore support vessels with batteries as oil

companies pressure owners to reduce vessel emissions.

And several other ship sectors have high potential with the road ferry sector dominating. According to DNV Alternative Fuels Insight there are 160 pure electric, 143 hybrid and 72 plug-in hybrid road ferries either in service or on order.

“For pure battery operations the small road ferry sector is leading the way. Most of these are small double-enders but another sector we see as having high potential are harbour tugs.”

“The tug market is increasingly adopting hybrid and pure battery solutions as this will lead to zero emissions in port – ports have a desire to reduce their carbon emissions footprint and the most economical option is the battery-powered solution,” said Levander.

While pure battery propulsion and hybrid technologies are well developed for smaller vessels, Levander also sees high potential for bigger ships.

“There are concept designs for quite large vessels where a pure battery solution can be used as it can be cheaper to ‘go battery’ on some short sea routes,



say for voyages of up to 100 miles. Some of our customers are even looking for much longer distances," he said.

"There are a lot of routes for European ro-ro traffic for example where you have big cargo volumes such as the English Channel and the Gulf of Finland."

Such ships running on batteries alone will need shore power for charging, and those looking into battery projects today must also find chargers before they can start. The EU Fit for 55 package will help by requiring ports to provide shore power.

"It's getting better, but the challenge is when you want to charge a ship quickly," Levander said.

"With owners looking at bigger and bigger vessels the local electricity grid needs to be able to handle it. If the ship calls at a small port there will be a large spike in electrical demand."

Levander sees challenges for shipowners calling at countries with pricier electricity. One potential client wanted to charge batteries on one side of a route, but not the other.

It is harder to run bigger ships on batteries alone, but there is much interest in replacing auxiliary engines with battery power. "With battery power you can fit a bigger shaft generator which is why we have suggested battery auxiliary power in containerships," Levander said.

Earlier this year Kongsberg announced a new 2,000 teu containership concept design in partnership with Finnish designer Deltamarin.

The 'Cobalt Blue' concept features several innovative features and the ability to be easily retrofitted over time as new technologies, in particular around fuel types, develop during its working life.

Significantly, Cobalt Blue can be specified with a modular battery system to power auxiliary systems while manoeuvring in port.

Meanwhile, Chinese shipbuilder COSCO Shipping Heavy Industry Yangzhou recently disclosed that it had launched a 700 teu battery-powered coastal containership, which is expected to be completed later this year.

The newbuilding will be powered by portable container-sized batteries and will be deployed on a Chinese river and coastal service for COSCO Shipping Development.

Both the shipbuilder and the shipowner are members of the The China Electric Ship Innovation Alliance, which is advancing electric ship technology in China. The group includes vessel designers, shipyards, ports and terminals, scientific institutions, battery suppliers and ship financiers.

Other significant fully electric ships in the pipeline include a 2,100 passenger catamaran ferry being built by Australian shipbuilder Incat.

The 130-metre-long vessel is claimed to be the largest battery electric ship yet ordered and is set to enter service with passenger ferry operator Buquebus in Argentina during 2024.

The energy storage system on board the vessel is said to be four times larger than any battery installation built so far. The batteries power a series of electric motors which in turn power a water jet propulsion system.

Battery maker Corvus is providing the batteries and Wärtsilä is integrating the electrical system.

Extra safety systems have been developed alongside lithium batteries, following three fires aboard small Scandinavian electric coastal ferries between 2019 and 2023.

"There has been tremendous work on safety in the past 10 years regarding lithium-ion batteries aboard ships," Sverre Eriksen, senior principal engineer at class society DNV told Lloyd's List.

Lithium-ion batteries have an electrolyte which is corrosive. If the cell gets too hot it will emit gases, which can be released and cause an explosion. To prevent this, operators must ensure the cell is not overcharged.

DNV published some functional battery rules in 2012, when only one or two electric ships were planned. Battery fire safety rules were then introduced in 2015 with added requirements for fire extinguishing systems.

DNV rearranged the rules to focus more on battery ventilation following a battery fire in 2019 on the 2006-built Norwegian coastal ferry *Ytteroyningen* (IMO: 9371531).

The *Ytteroyningen* fire was extinguished, but 12 hours later the batteries exploded as gas accumulated in the battery room.

"So, then we produced an update which focused on





not using salt water, which was used in this incident, as an extinguisher for lithium-ion batteries. The use of salt water started a short circuit and will not cool down the system,” said Eriksen.

In 2021 a second incident occurred aboard the almost new Brim (IMO: 9862554) in Oslofjord, where the batteries caught fire but there was no explosion.

“There was a national investigation by Norway’s maritime safety agency which made a report for new recommendations. We are making guidelines for alternative rules which are coming out at the end of this year.”

Eriksen said that the industry is presently looking at alternatives to lithium-ion batteries which include iron phosphate batteries.

“The use of solid-state batteries using iron phosphate is being looked into for a vessel that is going to operate on longer routes. The system is cheaper as it doesn’t have nickel or cobalt, which are scarce resources, but it doesn’t have the same energy density as lithium-ion so adds more weight to a ship.”

Eriksen does not think solid state batteries will be commercialised for at least five years. “But for lithium-ion batteries energy density has doubled since 2012 due to smarter packing and also smarter ways of putting in the modules — the cells themselves have also developed to produce more energy,” he said.

Knut Ivar Dybdal, SVP of energy at Kongsberg Maritime, said new regulations for battery technology aboard ships are being produced on an annual basis as the industry develops.

“Batteries are really novel technology in large applications like aboard a ship. With lithium-ion batteries you can have a fire which is hard to beat as thermal runaway produces oxygen as it burns. You have a self-generating fire in a way, but a lot of work is being done on the packaging of battery cells, cooling systems and fire extinguishing water mist systems.”

Dybdal said that lithium-ion batteries will continue to be used as there is no better option yet.

“Alternative solutions are being developed but the total battery market is dominated by land-based applications. The main volume of batteries, over 99%, will go to the automotive sector so technology is more driven by automotive. But for shipowners the focus is presently on increasing battery power.”

Narve Mjos, green shipping programme director at DNV and founder of the Maritime Battery Forum, believes battery propulsion and hybrid systems will expand far beyond current levels.

“In the past 12 years the number of battery-powered ships has gone up from around 20 ships to today’s almost 1,000 vessels. As prices have come down batteries are fulfilling a special task providing efficient power when it’s needed. Increasingly we will see batteries in more ship types,” he said.

Energy efficiency gains depend on how the ship operates, and in some cases there will not be a business case for batteries. But on most vessels batteries could cut down on the number of auxiliary diesel engines to provide more optimum power.

Mjos believes hybrid solutions, perhaps in combination with hydrogen fuel cells could have a part to play in future battery integrated systems.

There are several projects with a combination of hydrogen and batteries understood to be under discussion in Norway but they remain dependent on charterers paying more for the contract. With high inflation, higher interest rates and a weak Krona, for the time being these projects may not come to fruition.

“But batteries have major growth potential as long as power density is going up and prices are going down. Solid state batteries provide an exciting possibility but there is a certain distance to go before those solutions are commercially available.”



MARKETS

# China's shipbuilding outlook stable but labour shortages remain

GROWTH in Chinese shipbuilding is expected to remain stable over the next decade as emissions regulations drive newbuilding orders, but labour

shortages continue to pose a significant challenge to the sector, a seminar was told.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



This year has been exceptional for China-based shipbuilders who have been able to rely on a flood of new recruits from the country's ailing property sector, Huang Ge, a shipbuilding expert from China Merchants Industry Holdings told Lloyd's List on the sidelines of the seminar.

However, "this is not the normal situation, usually companies are unable to recruit enough workers," Huang said, noting the good times would come to an end next year.

In the past decade, China's manufacturing sector, including the shipbuilding industry, has encountered increasing labour costs and recruitment challenges because of the growing appeal of the services sector.

Even within labour-intensive occupations, China's rapidly growing infrastructure and property sectors have surpassed shipyards by attracting construction workers with better pay and working conditions.

Therefore, Chinese shipbuilders are making efforts to develop automation technologies to reduce labour demands, but it is unlikely to be an ideal solution, he said.

Shipbuilders in Japan and South Korea have made progress in automation, but the application is limited to tasks such as steel cutting and coating, as the vast dimensions and non-standardised nature of ships present significant challenges for broader uptake of automation.

China has been the leading player in the global shipbuilding industry during the first seven months of the year, with its share in the global market standing at 47.8% for shipbuilding completions, 67.7% for new orders and 52.9% for backlog orders in terms of dwt, according to data

from China Association of the National Shipbuilding Industry.

The labour shortage in South Korea — which is China's main competitor country — has been even more severe, with increasing demand for introducing foreign workers, including those from Vietnam. This situation, however, has raised concerns among local yard workers.

The South Korean shipbuilders' union expressed its dissatisfaction during an assembly in July, highlighting the potential dangers posed by foreign workers with communication difficulties and inadequate safety training, according to local media.

HD Hyundai's shipbuilding yards are embroiled in a wage dispute, which may result in workers initiating a strike as early as this week.

Huang stated that despite the labour crunch, the shipbuilding sector can anticipate steady growth in the next five to 10 years because of the demand for newbuildings.

Key shipping companies operating containerships are keen to comply with new emission regulations, leading them to prioritise fleet upgrades with new vessels, he said.

Over the next five years, around 40% of bulk carriers are expected to exceed the 15-year-age threshold, resulting in a need for replacement, and the demand for oil tankers remains high due to the inadequate availability of clean energy alternatives, according to Huang.

"In the next five to 10 years, China's shipbuilding sector can enjoy stable growth but for further future, it depends if we can ensure the labour supply," Hu concluded.





# VLGC spot rates reach new highs on propane price arbitrage

PRICE differentials between US propane and its Asian and European equivalents have reached a six-month high and are sending spot rates for very large carriers to levels not yet seen this year, according to Jefferies.

“The spread has reached \$195 per tonne between the US and Europe and reached \$310 per tonne between the US and Far East,” Jefferies said in a note.

“These compare with August averages of \$155 per tonne and \$260 per tonne respectively, and

averages during the first eight months of 2023 of \$135 per tonne and \$220 per tonne. VLGC spot rates are capturing a sizable share of the price arbitrage, with US Gulf-Europe rates at \$110 per tonne and US Gulf-Far East rates at \$200 per tonne.”

Freight rates for VLGCs are assessed at over \$110,000 per day, up from an August average of \$84,000 and a year-to-date average of \$80,500 per day, the analysts said.



The Baltic Exchange's Liquefied Petroleum Gas Index on Tuesday was up nearly three times from the same time last year and only about 9.3% off its all-time high in December last year. The index goes back to January 2019.

Aside from US-Europe and US-Asia arbitrage, VLGCs have also been benefitting from inefficiencies caused by congestion in the Panama Canal, where an extended drought has kept water levels low and spurred the introduction of preservation measures limiting vessels' draughts and the number of daily passages.

Avance Gas chief executive Oystein Kalleklev recently told investors in an earnings call that fewer VLGCs can transit the congested canal as cruiseships and containerships are taking priority.

He expects congestion to persist owing to climate change and the El Niño weather system, which should stretch the gas carrier fleet.

"When people are avoiding the canal it drives tonne mileage," he said.

The Panama Canal Authority said on Tuesday that the number of vessels waiting to pass at both entrances to the passage had dropped by 20% from last week to 135, which it deemed "normal" for this time of year.

However, if diminished rainfall patterns remain within current projections, it expects the queue to increase as the canal enters peak season.



# Rhenus acquires majority stake in port agency LBH Group

RHENUS is expanding its Latin American footprint through the acquisition of a majority stake in port agency LBH Group and freight forwarder BLU Logistics.

According to a statement, Rhenus is seeking to bolster its Asia-LATAM trade lane, nearshoring capabilities, and service options amid an industry push to diversify supply chains and sourcing.

The German logistics specialist's acquisition of a 51% stake in LBH Group, which operates in more than 30 countries, will expand Rhenus' offering to include port agency services in the LATAM, Asian, Australian and African markets.

The acquisition is retrospective to 1 January 2023.

"We're deliberately strengthening our shipping activities by integrating the portfolio of services provided by the LBH Group and we're making full use of our potential in the growth market of Latin America," Rhenus Transport managing director Thomas Maassen said in a statement.

Rhenus plans to take over the remaining 49% stake in LBH in the next few years, pending regulatory approval.

In addition to the stake in LBH, Rhenus is acquiring Colombia-based freight forwarder BLU Logistics, although that transaction is pending the approval of Colombian regulators.

If approved, the move will increase Rhenus' existing coverage in LATAM to Uruguay, Paraguay and Ecuador. BLU also operates in Colombia, Argentina, Mexico, China and Hong Kong, with overall ocean freight volume of more than 180,000 teu.

"This is a win-win-win for BLU Logistics, Rhenus, and above all, our customers," Rhenus Air & Ocean LATAM chief executive David Kassin said in a statement.

"The global Rhenus network gives us the possibility to further explore other regions and to expand our client base to new segments and geographies, especially to India and the Middle East, as well as Southeast Asia, Europe, and North America."

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger

Acce/eron



7 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

09:50 GMT+2



PORTI

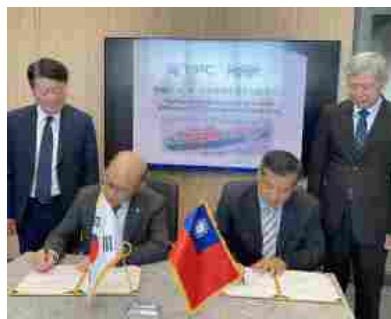
## HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung

Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco di dieci anni

Kaohsiung

4 settembre 2023

inforMARE - La Taiwan International Ports Corporation (TIPC) ha sottoscritto con la HMM un contratto in base al quale la compagnia di navigazione containerizzata sudcoreana continuerà a gestire per ulteriori 20 anni i container terminal ai moli 76, 77 e 78 del porto di Kaohsiung. L'accordo prevede da parte della HMM investimenti per oltre 120 milioni di dollari entro dieci anni per rinnovare i piazzali dei terminal e per acquisire attrezzature e macchinari per la movimentazione dei contenitori. Da parte sua TIPC effettuerà interventi per consentire ai moli 77 e 78 di essere raggiunti dalle più grandi portacontainer in servizio, inclusi dragaggi per approfondire i fondali a -17 metri e consentire l'accosto di navi della capacità di 24.000 teu. (2/3)


[»» Archivio notizie](#)

CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Genova

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

LEGISLAZIONE

Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Roma

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

AMBIENTE

Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Vado Ligure

PORTI

Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervero d'attività

Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

AZIENDE

Crescita dei ricavi semestrali di

TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo



Iscriviti alla newsletter in formato pdf (Acrobat Reader®).  
Il servizio è gratuito.

Acceleron sostenuta  
dalla domanda  
dell'industria dello  
shipping

semestre in perdita

[Berna](#)

Crescita dei ricavi

## DALLA PRIMA PAGINA



PORTI

### Spediporto, la gestione dei porti italiani deve rimanere in mani pubbliche

[Genova](#)

Non ci devono essere preclusioni verso  
l'ingresso di investitori privati, dice Botta  
che a proposito (?) cita il modello spagnolo

COMMERCIO

### La FIT Alliance pubblica una dichiarazione di impegno per la digitalizzazione delle polizze di carico

[Ginevra](#)

Nel 2022 solo il 2,1% di questi documenti  
era in formato elettronico

LOGISTICA

### Shopping del gruppo logistico tedesco Rhenus in America Latina

[Montabaur](#)

Acquisisce la BLU Logistics e una  
partecipazione di maggioranza nella LBH  
Group

PORTI

### Avviata la procedura per la costituzione dell'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro

[Gioia Tauro](#)

Inizialmente la società sarà partecipata al  
49% dall'AdSP, per poi passare  
interamente sotto il controllo dei privati

PORTI

### Respinta l'istanza della Progetto Internazionale 39 per la gestione della Piattaforma Logistica del porto di Taranto

[Taranto](#)

Ne dà notizia il "Corriere di Taranto"

PORTI

### Nuovo terminal crociere nel porto indiano di Visakhapatnam

[Nuova Delhi](#)

Può accogliere navi della capacità sino a  
circa duemila passeggeri

PORTI

### Nel primo trimestre del 2023 il traffico delle merci nei porti belgi è diminuito del -3,8%

[Bruxelles](#)

Passeggeri in crescita del +109,4%

TRASPORTO MARITTIMO



### Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della MSC Nicola Mastro

[Trieste](#)

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di  
container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

PORTI

### HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung

[Kaohsiung](#)

Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco  
di dieci anni

TRASPORTO INTERMODALE

### Nuovo servizio intermodale tra Interporto Padova e la Polonia realizzato da PCC Intermodal

[Padova](#)

Trasporto di container a cui prossimamente si aggiungeranno  
semirimorchi



TRASPORTO MARITTIMO

Grimaldi ha preso in  
consegna la seconda  
unità ro-ro  
multipurpose della  
classe "G5"

[Napoli](#)

La "Great Lagos" verrà  
impiegata tra il Nord  
Europa e l'Africa  
Occidentale

MEETINGS

A Ravenna un  
convegno sullo  
sviluppo del porto e  
della logistica

[Ravenna](#)

Si terrà l'11 settembre

CANTIERI NAVALI

Concluso a Trieste  
l'ammmodernamento  
della seconda nave  
da crociera di Crystal

[Trieste](#)

La prima era stata  
riconsegnata lo scorso  
mese da Fincantieri



CANTIERI NAVALI

## Il governo di Seul assicura che continuerà a sostenere finanziariamente la cantieristica navale sudcoreana

Geoje

Entro l'anno un piano per rafforzare la competitività del settore



TRASPORTO FERROVIARIO

## L'ERFA chiede miglioramenti alla proposta di regolamento europeo sul trasporto ferroviario delle merci

Bruxelles

Stahl: un regolamento che apporta benefici al mercato solo dal 2030 in poi non è accettabile

LAVORO

## I lavoratori portuali della West Coast americana dicono sì al rinnovo del contratto

San Francisco

Approvato l'accordo preliminare raggiunto dall'ILWU e dalla PMA a giugno



EDITORIALE

## Privatizzazione dei porti. Un frizzo estivo? Purtroppo sembra di no

Palermo

L'intervento in merito del presidente della Regione Siciliana dimostra ancora una volta che si continua a parlare di questioni sconosciute



PORTI

## Nel secondo trimestre il traffico delle merci nel porto di Civitavecchia è calato del -20,7%

Civitavecchia

Aumento dei volumi semestrali movimentati dagli scali di Fiumicino e Gaeta

## PROSSIME PARTENZE

MAPS

Visual Sailing List

Google Maps

TEXT

- Porto di partenza
- Porto di destinazione:
  - per ordine alfabetico
  - per nazione
  - per zona geografica

INFRASTRUTTURE

Preoccupazione di Assologistica per gli ostacoli al traffico delle merci ai valichi alpini

Milano

Ruggerone: abbiamo chiesto un incontro urgente con i ministri Salvini e Urso

TRASPORTO FERROVIARIO

Nei primi tre mesi di quest'anno, dopo sette trimestri di crescita, le merci trasportate dai treni in Italia sono diminuite

Lussemburgo

Il traffico ferroviario è stato di 25,16 milioni di tonnellate (-2,5%)

PORTI

Privatizzare i porti? Meloni: non se ne parla neanche. La Lega si associa

Roma

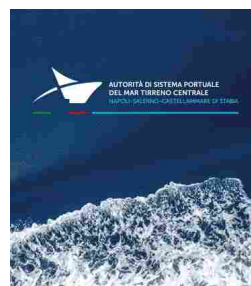
Non è - dicono - «un tema da campagna elettorale»

PORTI

Nella prima metà del 2023 il traffico delle merci nel porto di Livorno è diminuito del -3,2%

Livorno

A Piombino è stata registrata una crescita del +4,3%



AZIENDE

## Marcura compra ShipServ

Dubai

L'azienda londinese gestisce una piattaforma on-line per il settore dello shipping

PORTI

Nei primi sette mesi del 2023 il traffico delle merci nei porti spagnoli è diminuito del -4,0%

Madrid

A luglio è stata registrata una flessione del -5,0%

LOGISTICA

Stabili i ricavi del gruppo logistico cinese Sinotrans nel secondo trimestre

Pechino

In ripresa i volumi di spedizioni movimentati per via aerea

PORTI

Nel secondo trimestre è proseguita la forte crescita del traffico

INDUSTRIA

Il calo della domanda di nuovi container per carichi secchi pesa





PORTI

## Firmato il contratto che assegna a SCCT il secondo container terminal del porto di East Port Said

*Il Cairo*

Diventerà operativo nel 2025 e avrà una capacità di traffico di due milioni di teu

PORTI

## Gara per la progettazione e l'installazione di impianti di cold ironing nel porto di Livorno

*Livorno*

Il bando vale 52,1 milioni di euro



### 50 anni con voi

1973 - 2023

FOTOVOLTAICO, INTERMODALITÀ  
E AUTOMAZIONE  
CI FANNO ESSERE GREEN



PORTI

## Ok al progetto per incrementare la capacità di traffico dei container di Westports da 14 a 28 milioni di teu

*Port Klang*

Verranno realizzati altri otto container terminal nel porto di Port Klang



TRASPORTO MARITTIMO

## Hapag-Lloyd depennata dalla lista dei candidati ad acquisire HMM

*Seul*

La lista degli offerenti selezionati dovrebbe essere ufficializzata nelle prossime ore



TRASPORTO MARITTIMO

## Nel secondo trimestre i ricavi della cinese COSCO Shipping Holdings sono diminuiti del -57,7%

*Shanghai*

Nel periodo la flotta di portacontainer del gruppo ha trasportato oltre 5,9 milioni di teu (-5,8%), di cui 4,1 milioni di teu sulle navi di COSCO Shipping Lines (-8,7%)

delle merci nei porti albanesi

*Tirana*

In aumento anche il flusso dei passeggeri

sui conti della Singamas

*Hong Kong*

Le vendite di contenitori dell'azienda si sono più che dimezzate nel primo semestre

## PORTI

*Porti italiani:*

- |                 |               |           |
|-----------------|---------------|-----------|
| ▸ Ancona        | ▸ Genova      | ▸ Ravenna |
| ▸ Augusta       | ▸ Gioia Tauro | ▸ Salerno |
| ▸ Bari          | ▸ La Spezia   | ▸ Savona  |
| ▸ Brindisi      | ▸ Livorno     | ▸ Taranto |
| ▸ Cagliari      | ▸ Napoli      | ▸ Trapani |
| ▸ Carrara       | ▸ Palermo     | ▸ Trieste |
| ▸ Civitavecchia | ▸ Piombino    | ▸ Venezia |

*Interporti italiani:* elenco*Porti del mondo:* mappa

## BANCA DATI

- |                     |                                    |
|---------------------|------------------------------------|
| ▸ Armatori          | ▸ Riparatori e costruttori navali  |
| ▸ Spedizionieri     | ▸ Proveditori e appaltatori navali |
| ▸ Agenzie marittime | ▸ Autotrasportatori                |

## MEETINGS

MEETINGS

A Ravenna un convegno sullo sviluppo del porto e della logistica

*Ravenna*

Si terrà l'11 settembre

MEETINGS

Domani si terrà un convegno sulla decarbonizzazione del settore marittimo

*Roma*

L'evento presso la sede di Roma dell'ENI e in diretta streaming

»»» Archivio

## RASSEGNA STAMPA

NEWS *briefs*

Ferry captain, 3 seamen face homicide charges over passenger death

*(Kathimerini)*

PSA may partner liner giant MSC in Phase 2 of BMCT in J N Port

*(The Economic Times)*

»»» Archivio

FORUM dello Shipping e della Logistica

ASSOPORTI

Relazione del presidente Daniele Rossi

Napoli, 30 settembre 2020

»»» Archivio



## WHAT TO WATCH

# Tankers brace as Saudi and Russia slash production through 2023

TANKER stocks have been hit by heavy selling after Saudi Arabia and Russia announced an extension of their crude output cuts through to the end of the year.

The decision on September 5 will trim 1.3m barrels per day from the global market and pushed Brent

crude above \$90 a barrel for the first time since November.

“The market widely expected Saudi and Russia to extend the cuts by a month, but it was a big surprise they went directly to year-end,” said China-based consultancy JLC.



Arctic Securities said the extension showed Opec+'s strengthening ability to manage oil prices and the cartel's expectation of resilient demand in future.

"In our view, the decision to prolong the cuts is motivated by Saudi Arabia's objective to ensure that prices [per barrel] remain at an 'acceptable' level, judged to be \$80, also in the event that it will have to increase production again next year to avoid an oil prices shock, or in the event of a global slowdown."

The move comes as optimism spread in the tanker sector, with expectations that tonne-mile growth, lower newbuilding deliveries and slower steaming would continue to support the market.

But the extended cuts are expected to weigh on shipping demand and put pressure on freight rates, at least in the short term. Besides directly reducing cargo volumes, higher oil prices could curb imports at key importing countries, such as China, as local refiners may reduce purchases and instead draw down inventories.

BIMCO has said while it expected market improvements, output reductions could limit recovery for the rest of 2023.

Tanker stocks had rallied in recent weeks as handsome second quarter earnings and appealing dividend plans boosted confidence. But the news has now wiped out most gains.

In Tuesday's US market, Frontline shares plunged 5.21%, Euronav tumbled 4.44% and Scorpio Tankers lost 3.68%. Chinese state giant Cosco Shipping Energy Transportation saw shares sink more than 9% and 6%, respectively in Shanghai and Hong Kong, as we went to press on Wednesday.

Arctic said global crude flows were declining in the

third quarter and at risk of further slides in the last three months of 2023. "[Freight rates] will be under pressure until this dynamic reverses."

That said, it pointed out that the extended curbs would likely push the market into a "major supply deficit" in the fourth quarter and further drain already low oil stockpiles. That will spur future demand and could set the stage for a tanker rebound later on.

As demand grew, flows would eventually reverse, said the brokerage, adding that high bunker prices would also stimulate scrapping of older, inefficient tonnage and discourage newbuilding orders.

Higher oil prices, however, threaten efforts by the US and Europe to combat inflation, and could spur further interest rate rises, increasing risks of a hard landing for major economies.

"The rise in crude prices will inevitably push up inflation rates, offsetting progress made in taming inflation. Continued signs of economic downturns would in turn weigh on oil demand," said JLC.

It also noted that the US sanctions on Iran and Venezuela were loosening, which could ease high oil prices. Iran is ramping up output and exports, with September production expected to reach 3.4m bpd — just 400,000 bpd short of its all-time high.

August shipments to China already hit a record over 1.5m bpd, taking in over 90% of Iran's total exports, according to preliminary figures from tanker trackers at US monitoring group United Against Nuclear Iran.

Additionally, Western sanctions on Russian oil will be tested with Urals crude firmly breaching the G7 price cap. Supply constraints risk further pump price increases.





# Extended production cuts set stage for tanker rate resurgence in 2024, says Jefferies

THE recent extension of oil production cuts by Saudi Arabia and Russia will dampen tanker earnings in the near term but pave the way for “a banner year” in 2024, according to Jefferies.

While the analysts have revised the fourth-quarter outlook lower, they expect the deferred rebound to be even stronger next year amid tightening oil fundamentals. Though tanker stocks face pressure for now, the analysis

highlights significant earnings potential on the horizon.

“In our view the Q4 upswing has not been forgone, but rather deferred and strengthened,” the analysts said in a research note.

“Tanker equities are likely to see near-term pressure before catching support as focus shifts to next year’s sizeable earnings potential.”

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



Saudi Arabia and Russia said on September 5 they would maintain the voluntary output cuts of 1.3m barrels per day until the end of this year but would reassess with each passing month.

Tanker stocks tumbled after the news, with concerns cargo volumes would decline while inflationary pressure would rise again to undermine the economic outlook.

However, Jefferies said shipments would be backed by the urgency to restock with oil inventories worldwide falling quickly, with the Riyadh-Moscow decision only reinforcing that movement.

Global oil demand is estimated to outpace supply by 2m bpd for the second half of 2023, driving global inventory draws not seen in many years.

Stockpiles in OECD countries are set to fall to just

56 days of forward demand cover, the lowest level since 2011.

“This trend is likely to support oil prices and lead to increased oil flow as we look beyond the next few months,” said the Jefferies analysts.

They expect a tight oil market balance, alongside multi-decade low newbuilding deliveries, to underpin tanker spot markets for much of 2024 and boost utilisation rates across the crude and product segments to 90%.

As a result, they have raised next year's very large crude carrier rate forecast from \$55,000 to \$60,000 per day.

In the meantime, fourth-quarter VLCC rates were revised from \$45,000 down to \$35,000 per day to reflect recent weakness. But medium-range product tanker earnings are still seen holding up at \$25,000.



INTERVISTA CON IL PRESIDENTE, CHE CHIEDE AGLI ALLEATI MAGGIORE SOSTEGNO. E SULLE PROTESTE DEL SINDACO DI SAVONA: «FA IL MASANIELLO»

# «Su Vado accuse scabrose»

Toti difende il progetto del rigassificatore: «Parlare di bomba atomica è da terrapiattisti o no vax»

Il presidente della Liguria Toti replica a chi protesta contro il progetto di rigassificatore a Vado. «Roba da terrapiattisti, parliamo di una tecnologia usata in tutta Europa. Chi cita Hiroshima fa puro terrorismo». E, ancora: «Chi cavalca queste cose per un tornaconto politico ha un comportamento scabroso per un amministratore». EMANUELE ROSSI / PAGINA 9

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633





L'INTERVISTA

## Giovanni Toti

# «Il rigassificatore è strategico Dire no è da terrapiattisti»

Il presidente della Regione e commissario: «Non siamo fuori dalla crisi energetica  
Chi cita Hiroshima fa terrorismo. Daremo nuovo sviluppo ai territori interessati»

EMANUELE ROSSI

«**R**oba da terrapiattisti, mi ricorda chi diceva che nei vaccini c'era il siero per controllare le menti. E chi cavalca queste cose per un tornaconto politico ha un comportamento che per un amministratore è scabroso». Per Giovanni Toti, gli argomenti di chi si oppone al rigassificatore al largo di Savona e Vado ligure sono da respingere con nettezza. La protesta contro l'impianto energetico però monta nei comuni del Savonese. E il presidente della Regione, nominato commissario dal governo su questa partita strategica, risponde punto su punto. Con un segnale agli alleati di centrodestra un po' riottosi o defilati: «Mi aspetto coerenza, da chi sostiene il governo nazionale».

**Presidente, dai sindaci ai balneari alle associazioni, il rigassificatore sta suscitando dubbi e paure.**

«Mi pare che la polemica abbia un chiaro connotato politico di opposizione, oppure ideologico di rifiuto di questa tecnologia. Ma ricordo a tutti che l'Italia non è fuori dalla crisi energetica che tanto ci preoccupò lo scorso anno. E il piano di ricorrere ai rigassificatori per evitare di essere dipendenti dal gas russo e ridurre i contraccolpi sulle bollette di famiglie e imprese è quello del governo Draghi, che era sostenuto anche da Pd e M5S».

**La scelta di spostare il ri-**

**gassificatore di Piombino in Liguria però è arrivata con il governo Meloni.**

«Sì e per questo mi aspetto che le forze di maggioranza a Roma e in Liguria siano coerenti: la mia nomina a commissario e la localizzazione dell'impianto sono scelte del Consiglio dei ministri. Peraltro a livello nazionale Salvini, Tajani e Meloni sono molto chiari nel condannare la politica dei "no"».

**A livello locale può esserci chi teme di perdere voti.**

«La politica deve farsi carico delle scelte strategiche del Paese. Andare avanti con il "non a casa nostra" è miope».

**E perché l'impianto non rimane a Piombino?**

«Quella era una soluzione provvisoria dall'inizio, motivata dalla presenza di una banchina libera, merce rara. A Vado l'impianto sarà strutturale e più vicino alle reti principali del metano per il Nord ovest».

**Veniamo alle contestazioni: i sindaci lamentano uno scarso coinvolgimento.**

«La prima accusa è quella procedurale, ma è un falso totale. Tutti i sindaci sono stati convocati più volte, compreso quello di Savona, non appena il commissario di governo è stato nominato e non appena Gnl Italia, azienda incaricata dal governo, ha presentato un progetto. Altrimenti sarebbe stato un dibattito ozioso. Ho incontrato, con i tecnici del Rina e di Snam, uno ad uno tutti i sindaci dei territori attraversati dal

gasdotto. Abbiamo discusso nel dettaglio. E c'è la completa disponibilità ad accogliere eventuali migliorie sul tracciato. Il processo amministrativo di fatto non è nemmeno cominciato e sarà ben più profondo di quanto fatto da colleghi come Giani in Toscana e Bonaccini in Emilia, dove non era prevista la Valutazione di impatto ambientale nazionale. I comuni avranno tutte le sedi per presentare le loro osservazioni».

**Le preoccupazioni riguardano la sicurezza dell'impianto e il rischio di un incidente catastrofico. Ma anche l'impatto sull'ecosistema marino.**

«Abbiamo incontrato anche l'area protetta di Bergeggi, infatti. Si esprimeranno il comitato tecnico scientifico e la commissione di Via nazionale. Io ammetto di non essere un tecnico, cosa che non fanno in molti. Ma mi fido dei tecnici: ci saranno pareri approfonditi e procedure stringenti e sofisticate. Parliamo di una tecnologia usata in tutta Europa, senza trasformazione chimica del prodotto. Chi cita Hiroshima fa del puro terrorismo: pensare che il ministero dell'Ambiente, i vigili del fuoco, l'Ispra vogliono mettere delle potenziali bombe atomiche vicino a centri abitati è roba da no vax, da terrapiattisti».

**Si teme l'effetto deterrente sul turismo balneare: la nave sarà a 2,9 km dalle spiagge savonesi.**

«Una distanza che esclude

ogni tipo di ricaduta paesaggistica: quella è un'area dove passano già oggi decine di navi, ci sarà un puntino in più all'orizzonte. Vorrei ricordare che a Panigaglia c'è un rigassificatore in banchina e questo non ha impedito alle Cinque Terre e a Porto Venere di diventare una delle mete turistiche al top nel mondo».

**Non è chiaro però quali siano i benefici per un territorio che ha già sofferto la presenza di tante aziende inquinanti.**

«Non ne abbiamo ancora parlato, ma ci saranno: è prevista una sorta di royalty. E poi io immagino un percorso per lo sviluppo di quei territori, interventi sui porti, ma anche di rigenerazione urbana. Ne parleremo già venerdì con il ministro dell'Ambiente. C'è chi cita Vado come modello di servitù, io lo vedo come un modello positivo di riconversione industriale che porta lavoro».

**Lei si è rivolto in particolare contro il sindaco di Savona Marco Russo, perché?**

«Mi sembra più lui che cerca di accreditarsi per un ruolo politico: esiste un ente di area vasta ed è la Provincia, per cui si è votato pochi mesi fa. Se il sindaco Russo voleva fare quel ruolo poteva proporsi, se invece vuole fare il Masaniello lo capisco politicamente ma lo considero scabroso da parte di un amministratore. Non può dire di non essere stato coinvolto: ultimamente ho visto più lui che mia moglie». —

F. RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



## Il rigassificatore ligure



“

Mi aspetto coerenza dalle forze di maggioranza: la politica si faccia carico delle scelte

Il sindaco Russo? Politicamente capisco, ma è scabroso che faccia il Masaniello

### LE TAPPE



**18 luglio**  
Il commissario Giovanni Toti annuncia che sarà Vado a ospitare l'impianto



**21 luglio**  
I sindaci savonesi vengono ricevuti in Regione



**Il 31 agosto**  
Assemblea a Savona per contestare il progetto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



IL PREFETTO GULLOTTI PRONTO A INCONTRARE I SINDACI SULL'IMPIANTO DI VADO

# «Gasiere, toni troppo aspri Sì a un confronto corretto»

«Pronti a ricevere e ascoltare i sindaci del territorio sul tema del rigassificatore».

Il prefetto di Savona, Enrico Gullotti, risponde in modo positivo alla richiesta di un incontro, avanzata da alcuni sindaci del territorio, sul delicato tema dell'impianto Snam. In particolare, la richiesta è arrivata dal primo cittadino di Quiliano, Nicola Isetta, che ha manifestato la volontà di coinvolgere il rappresentante del governo sul territorio a proposito dell'impianto nazionale, che dovrebbe sorgere a pochi chilometri dalla costa.

Nei giorni in cui il dibattito si fa sempre più aspro tra amministrazioni comunali, da una parte, e Regione dall'altra, il prefetto Gullotti ha dato la propria disponibilità ad ascoltare e confrontarsi con i sindaci che lo richiedano.

«I toni del confronto nelle ultime settimane si sono inaspriti e il dibattito ha raggiunto toni conflittuali - dice il prefetto -. Se ritenuto utile, sono pronto e disponibile a incontrare i sindaci che me lo chiederanno, a partire dal primo cittadino di Quiliano che ha manifestato tale volontà. L'auspicio è che il confronto in Prefettura possa contribuire a ritrovare



Il prefetto Enrico Gullotti si è detto disponibile a incontrare i sindaci

un dialogo più pacato».

Gullotti ha aggiunto che «nelle settimane sono emerse richieste, da parte dei Comuni, di riflessione e rimodulazione del progetto. Da parte nostra, massima disponibilità ad accogliere e ascoltare le diverse istanze. Naturalmente esiste un percorso istituzionale, con sedi idonee per i confronti tecnici, che va rispettato e nel quale la Prefettura non ha competenza. In tal senso, quindi, ci rimettiamo alla normativa e all'iter istituzionale delle procedure. Pronti, tuttavia, ad ascoltare le esigenze del territorio e le preoccupazioni dei sindaci». Con l'auspicio, da parte del prefetto Gullotti,

«che si possa ritrovare il più corretto clima per un confronto costruttivo. Se la prefettura potrà avere un ruolo nel superamento dei conflitti, pronti a fare la nostra parte, nei limiti di quanto ci compete».

È di qualche giorno fa la richiesta, da parte del sindaco di Quiliano, Nicola Isetta, di incontrare il prefetto rispetto al progetto del rigassificatore: un confronto che il primo cittadino ha richiesto per sottoporre i timori rispetto alla tutela del territorio. Proseguono, intanto, gli incontri tecnici al tavolo regionale: oggi sarà la volta del Comune di Savona. —

S.C.

SI RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





Il quotidiano online del trasporto marittimo

NAVI

# Fallisce il tentativo di Msc di limitare la propria responsabilità nel sinistro della Msc Flaminia

Anche la Corte d'appello dà ragione all'armatore tedesco Conti che pretendeva il risarcimento dei circa 200 milioni di euro spesi per salvataggio, bonifica, riparazione e forzato inutilizzo della nave bruciata nel 2012 nell'Atlantico

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY | 6 SETTEMBRE 2023



A più di un decennio dall'incidente a bordo della Msc Flaminia, le battaglie legali continuano a costituire un precedente che probabilmente determinerà futuri contenziosi per armatori, spedizionieri e i loro assicuratori. Una Corte d'appello del Regno Unito ha respinto infatti la richiesta di Msc Mediterranean Shipping Company che cercava di limitare la responsabilità del vettore agli aspetti relativi al recupero e alla riparazione della nave.

Il tentativo prevedeva una revisione dettagliata e un'interpretazione delle limitazioni previste dalla Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per i reclami marittimi. Nel 2021, nove anni dopo l'incidente, un giudice di primo grado si era pronunciato a favore dell'armatore della nave, Conti, affermando che Msc non aveva diritto a limitazioni di responsabilità e riconoscendo danni per circa 200 milioni di dollari.

Msc ha presentato ricorso al tribunale del Regno Unito. Sebbene entrambe le parti in causa ammettano che in alcune circostanze vi sono limitazioni ai sensi della convenzione, il caso in questione si concentrava sulle pretese risarcitorie di Conti relative ai costi di rimozione e decontaminazione del carico di rimozione dell'acqua antincendio anch'essa contaminata, di rimozione di altro materiale bruciato dalla nave e ai pagamenti effettuati da Conti alle autorità nazionali.

La Msc Flaminia ha preso fuoco nel mezzo dell'Atlantico il 14 luglio 2012. L'incendio e le esplosioni hanno causato la morte di tre membri dell'equipaggio. Centinaia di container furono danneggiati o distrutti così come ingenti furono i danni alla nave. Conti ha dettagliato i costi di 32 milioni di euro

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](#)





relativi ai costi per la decontaminazione, la rimozione del carico e la rimozione dell'acqua contaminata dalla stiva tra settembre 2012, quando la nave è stata rimorchiata a Wilhelmshaven, in Germania, e il completamento dell'operazione nel febbraio 2014. La riparazione della nave è costata altri 21 milioni di euro. Conti ha riferito di aver sostenuto ulteriori 23 milioni di euro in spese varie e aver pagato 1,9 milioni di euro alle autorità di Regno Unito, Francia, Belgio e Germania per misure di protezione dall'inquinamento provocato dalla nave gravemente danneggiata.

Secondo i termini del contratto di noleggio tra Msc e Conti, la controversia era soggetta ad arbitrato. Le pretese di Conti miravano al recupero delle somme che Msc avrebbe dovuto pagare mentre la nave era fuori servizio e delle suddette spese sostenute per il salvataggio. Cause diverse riguardano i risarcimenti per la perdita di vite umane e le richieste di responsabilità relative al carico. La società norvegese di spedizioni e logistica Stolt-Nielsen ha ad esempio perso un ricorso nel luglio 2023 cercando di limitare la propria responsabilità in quanto società che ha stipulato un contratto di spedizione: Msc e Conti hanno prevalso nelle cause contro Stolt-Nielsen e Deltech, produttore e speditore di tre contenitori cisterna che trasportavano la sostanza chimica pericolosa ritenuta responsabile dell'incendio.

Tomando al contenzioso fra Msc e Conti il giudice di prime cure ha fatto alcuni importanti accertamenti fattuali relativi alle conseguenze dell'incendio e all'operazione di salvataggio. Alla fine ha ritenuto che Msc non avesse diritto alla limitazione di responsabilità richiesta, basandosi sulla definizione di "armatore" e sugli elementi della convenzione che trattano di un singolo reclamo rispetto a un gruppo di sinistri.

"La ragione principale del giudice per concludere che Msc non aveva diritto a limitare la sua responsabilità era che la richiesta di Conti contro Msc era, e doveva essere, un'unica richiesta di risarcimento per la violazione del contratto di noleggio che aveva causato danni alla nave", conclude la Corte d'appello. Pur non accettando completamente il ragionamento del giudice, il collegio d'appello composto da tre membri riconosce che Conti ha presentato una richiesta di risarcimento per un'unica violazione del charter e quindi Msc non ha diritto a una limitazione della sua responsabilità per queste specifiche richieste.

Msc non ha commentato la decisione della Corte d'Appello del Regno Unito.

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



## LA DENUNCIA DI FDI

# Il Pd regala soldi alla Ong ma è illegale

ALESSANDRO GONZATO → a pag. 3



Richard Gere (LaP)

# Alla faccia della legalità Il Pd finanzia la Open Arms Ma è vietato dalla legge

Raccolta fondi dem a favore della nave in stato di fermo perché ha trasgredito le norme italiane Fdi all'attacco. La Ong è quella che ha portato a processo Salvini, accusato anche da Richard Gere

## ALESSANDRO GONZATO

■ Toh: ora il Pd finanzia i fuorilegge alla luce del sole. Lo fa tra i riflessi del Tirreno, sul ponte della Open Arms, la nave dell'omonima Ong che dal 23 agosto è in stato di fermo per aver deliberatamente violato le norme introdotte dal ministro dell'Interno Matteo Piantedosi. La Ong è stata multata di 10mila euro e la nave, fermata per 20 giorni, fino all'11 settembre rimarrà ormeggiata nel porto di Marina di Carrara. Open Arms mentre era nel Mediterraneo tra Libia, Tunisia e Sicilia aveva effettuato "salvataggi multipli", almeno tre. Caricati a bordo i primi migranti raccolti su un barchino non si è diretta subito verso il porto sicuro assegnato dal Viminale ma ha aspettato di essere piena, e alla fine ne ha stipati 196. Il Pd, sezione Toscana, ha annunciato che parte di quei 10mila euro da pagare allo Stato italiano li hanno reperiti i dem: «L'idea che un nostro contributo si trasformi in pasti, salvagenti,

abiti, coperte e opere di manutenzione di questa nave pronta a salpare di nuovo, ci fa sentire parte delle loro missioni, mentre sosteniamo politicamente ogni giorno una politica migratoria fatta di accoglienza». E poi, Emiliano Fossi, il segretario del Pd Toscana: «Quando una nostra delegazione è salita a bordo della Open Arms ci siamo subito attivati e stiamo promuovendo ulteriori iniziative di solidarietà nelle nostre federazioni locali oltre a raccolte fondi parlamentari».

## CONTROCORRENTE

La Tunisia è nel caos? Il Pd tifa per gli sbarchi di massa in Italia. Gli scafisti fanno affari d'oro con le partenze di gommoni e carrette varie lasciate in mezzo al mare? I dem fanno spallucce. Le Ong attirano nel Mediterraneo migliaia di migranti al giorno e violano le norme? Il Pd finanzia le navi "umanitarie". «Il Pd Toscana è con voi», dicono i dem a Open Arms, «vi ringrazia e sostiene le vostre missioni in mare con cui vengono salvate

da morte certa centinaia di persone». Ha gioco facile, Nicola Procaccini, eurodeputato di Fratelli d'Italia e copresidente del gruppo dei Conservatori al parlamento europeo: «Mentre l'Italia è impegnata nella dura battaglia contro l'immigrazione illegale e i trafficanti di morte, il Pd si schiera dalla parte dell'illegalità finanziando apertamente una nave sotto sequestro per aver violato il nuovo decreto varato dal governo e indagata

per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina». All'attacco anche il senatore di Fdi Gianni Berri-  
sione Giustizia:

«Fino a ieri erano noti per le passerelle sulle imbarcazioni delle Ong che navigavano nel Mediterraneo. Ora gli esponenti del Pd sono passati a una fa-

se successiva di consonanza con queste organizzazioni autodefinte umanitarie: alcuni dem sono saliti sulla nave per portare denaro, frutto di una donazione, per far fronte alle spese. Quali spese? Presto detto: quelle che gravano sulla Ong per aver trasgredito il "decreto Cutro". Il Pd si schiera contro una legge dello Stato italiano favorendo così l'immigrazione clandestina e il turpe mercato sulla pelle di disperati».

La Open Arms è la Ong che ha trascinato in tribunale l'allora ministro dell'Interno Matteo Salvini, accusato di sequestro di persona per aver ritardato ad agosto 2019 lo sbarcato di 147 migranti. Il 6 ottobre nell'aula bunker dell'Ucciardone, nel carcere di Palermo, ci sarà anche Richard Gere a testimoniare contro Salvini. Il divo di Hollywood in quei giorni era in vacanza in Sicilia e a favore di telecamere era balzato dal suo yacht sulla nave della Ong. Dallo champagne e le belle donne a spalla del comunista Nicola Fratoianni. I tempi di Pretty Woman sono andati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



HOME CHI SIAMO CONTATTI

Q cerca...



PORTS SHIPPING TRANSPORT ENERGY TECHNOLOGY ENVIRONMENT POLITICS



Home » Ports » Avviato l'iter per l'Agenzia per il Lavoro Portuale di Gioia Tauro srl

# Avviato l'iter per l'Agenzia per il Lavoro Portuale di Gioia Tauro srl

Avrà per oggetto la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese portuali (art.16 e 18 della Legge 84/94) attraverso il proprio organico, composto da 77 unità al momento della costituzione

6 Settembre 2023 Ports Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



**GIOIA TAURO** – 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.

**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, composto da 77 unità al momento della sua costituzione.**

**La società darà seguito alla Gioia Tauro Port Agency, l'agenzia portuale istituita nel 2017**, ai sensi dell'art.17 comma 5 della legge 84/94 e in relazione 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.**

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% del capitale sociale, mentre la restante parte del 51% dovrà essere sottoscritta, in parti uguali, dalle imprese autorizzate (artt. 16 e 18 L. 84/94).

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'Autorità di Sistema Portuale, nelle more del rilascio della relativa autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, **ha dato avvio formale alla procedura istitutiva, che potrebbe comunque essere anche annullata in caso di mancata autorizzazione ministeriale.**



**LEGGI TUTTO**

"Portualità e Logistica fattori di successo per lo sviluppo del Paese" al Seatc di Carrara

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 all'indirizzo:

<https://www.portodigioiatauro.it/albopretorio/avvisi/2023/09/05/avviso-per-la-costituzione-di-un-agenzia-per-il-lavoro-portuale-nel-porto-di-gioiatauro-rc-ai-sensi-dell-art-17-comma-5-della-legge-28-1-1994-n-84-e-succe-sive-modifiche-1529/>



PRECEDENTE

Varata a Trieste Msc Nicola Mastro, la più grande nave mai attraccata in Italia

## Articoli correlati



Varata a Trieste Msc Nicola Mastro, la più grande nave mai attraccata in Italia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



HOME CHI SIAMO CONTATTI

Q cerca...



PORTS SHIPPING TRANSPORT ENERGY TECHNOLOGY ENVIRONMENT POLITICS

Green Point® A SERVICE BY BITZER GROUP

SOLUZIONI IDEALI PER L'INTERO CICLO DI VITA DEL COMPONENTE BITZER

Home » Ports » Civitavecchia: Un inizio settembre di intensi traffici commerciali che fa ben sperare

# Civitavecchia: Un inizio settembre di intensi traffici commerciali che fa ben sperare

Musolino, presidente AdSP: "Tutte le banchine merci operative"

6 Settembre 2023 Ports Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



**CIVITAVECCHIA** – “Vedere tutte le banchine merci del porto operative 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” – Così interviene il presidente dell’Autorità di Sistema di Civitavecchia, Pino Musolino, a sottolineare l’avvio del nuovo traffico in esportazione di tufo/pozzolana, in una giornata di intenso movimento di merci per lo scalo – “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”.

#### Secondo trimestre 2023 – 20,7%(-20,7%)

Infatti nel **secondo trimestre di quest’anno**, lo scalo ha accusato una decisa flessione (-20,7%) con 2,08 milioni di tonnellate di carichi rispetto a 2,62 milioni nel secondo trimestre del 2022. A fronte di un primo trimestre risultato stabile.

Un dato quello del periodo **aprile-giugno del 2023**, inferiore del **-6,4% rispetto al secondo trimestre del 2021** quando si avvertivano ancora gli effetti della pandemia di Covid-19 sulle attività portuali. Sebbene superiore del +21,6% rispetto al secondo trimestre del 2020 quando la crisi sanitaria era al suo apice. Ma ancora **inferiore del -7,1%** ai traffici **aprile-giugno del 2019** quando l'emergenza sanitaria non era ancora iniziata.

#### Banchina 24

Pertanto **“giornate di intensi traffici commerciali”** – sottolinea l’AdSP in una nota. Alla **banchina 24** sono in corso, da ieri, le operazioni di **carico di 20.000 tonnellate di prodotto proveniente da Civita Castellana**. Traffico, gestito dalle imprese Cilp e Spedimar, che a regime l’Authority prevede possa raggiungere il mezzo milione di tonnellate annue.



**LEGGI TUTTO**

Da Piombino l’Authority lancia i servizi digitali per la blue economy





Banchina 24 – Operazioni di carico tufo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





Area ex Cementir, stoccaggio tufo

### Terminal Multipurpose

Contestualmente nel Terminal Multipurpose, dove opera La Traiana impresa portuale autorizzata ex art.18, 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.**

### Banchina 29

**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**.



Banchina, 29 – Imbarco auto Maserati e Alfa Romeo

A questi traffici sempre nelle giornate di ieri e oggi – conclude l'Autorità di Sistema Portuale – vanno ovviamente aggiunti quelli **passaggeri, 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.**



PRECEDENTE

[Evento finale del progetto "Channeling the Green Deal for Venice"](#)

Articoli correlati

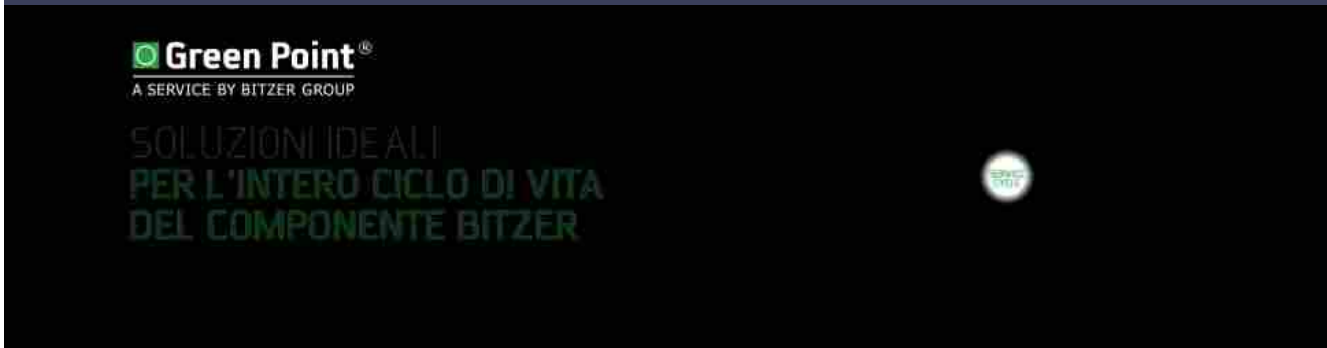


HOME CHI SIAMO CONTATTI

Q cerca...



PORTS SHIPPING TRANSPORT ENERGY TECHNOLOGY ENVIRONMENT POLITICS



Home » Ports » Evento finale del progetto "Channeling the Green Deal for Venice"

# Evento finale del progetto "Channeling the Green Deal for Venice"

"Sviluppo del Porto e Tutela della Laguna: un equilibrio sostenibile" il 21 settembre ore 08.45 presso Procuratie Vecchie, Piazza San Marco a Venezia.

📅 6 Settembre 2023 🏷️ Environment, Ports 📧 Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale annuncia l'iniziativa: "Sviluppo del Porto e Tutela della Laguna: un equilibrio sostenibile" in programma il 21 settembre prossimo alle ore 08.45 presso Procuratie Vecchie, Piazza San Marco a Venezia. **Evento finale del progetto "Channeling the Green Deal for Venice"** promosso dal AdSP per un valore totale di 1,7 milioni di euro, cofinanziato dalla Commissione Europea attraverso il Programma Connecting Europe Facility (CEF).

**Il progetto affronta il problema della limitata accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia cercando soluzioni scientifiche e operative nel rispetto dei vincoli fisici, dell'equilibrio idrodinamico della laguna, del traffico acqueo locale e del sistema di dighe mobili MoSE.** Tali specificità hanno reso necessari studi condotti con un approccio innovativo e replicabile in altri contesti, che integra per la prima volta in Italia modelli di simulazione idrodinamica e di navigazione in maniera iterativa.

Le evidenze e i dati tecnico-scientifici raccolti hanno dimostrato come sia già possibile, attraverso soluzioni gestionali ed infrastrutturali mirate, incrementare le performance portuali in termini di operatività e di sicurezza della navigazione, riducendo al contempo **gli effetti del passaggio delle navi nel canale Malamocco-Marghera con una diminuzione di oltre il 50% del volume annuale dei sedimenti erosi dal traffico navale.**

Nel corso dell'evento verranno presentate le evidenze degli studi condotti e approfonditi gli aspetti economici, tecnologici e ambientali della sfida strategica per l'equilibrio tra competitività, connettività e sostenibilità per porti e sistema produttivo Nord-Est.



**LEGGI TUTTO**

Savona, incendio distrugge la sede dell'Autorità portuale



PRECEDENTE

Avviato l'iter per l'Agenzia per il Lavoro Portuale di Gioia Tauro srl

Articoli correlati



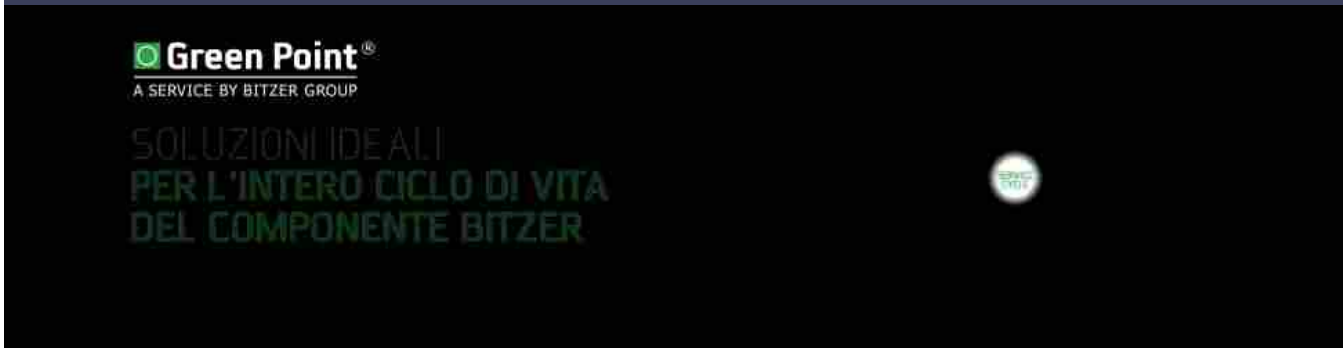


HOME CHI SIAMO CONTATTI

Q cerca...



HOME PORTS SHIPPING TRANSPORT ENERGY TECHNOLOGY ENVIRONMENT POLITICS



Home » Cruise & Ferries » Fincantieri, a Sestri Ponente il varo di Explora II e il taglio della lamiera di Explora III

# Fincantieri, a Sestri Ponente il varo di Explora II e il taglio della lamiera di Explora III

Doppia cerimonia, stamani, presso lo stabilimento Fincantieri di sestri Ponente, per le navi di Msc: Explora II e Explora III.

6 Settembre 2023 Cruise & Ferries, Shipping Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



**GENOVA** – A soli due mesi dalla **consegna di Explora I**, **svoltasi a Monfalcone lo scorso 20 luglio**, prosegue con un duplice importante appuntamento la **costruzione della flotta di Explora Journeys**, il nuovo brand crocieristico di lusso del Gruppo MSC destinato a rivoluzionare gli standard dei viaggi di alta gamma e del crocierismo esclusivo.

**Questa mattina a Genova, presso lo storico stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente**, si è svolta infatti una **doppia cerimonia: il varo tecnico (float out) di Explora II** e il **taglio della lamiera (steel cutting) di Explora III**. **Le due navi rappresentano la seconda e la terza unità, su un totale di ben quattro ordinate dal Gruppo MSC a Fincantieri**. L'investimento complessivo per le quattro navi è pari a circa 2,3 miliardi di euro ed è in grado di generare una ricaduta sull'economia italiana superiore a 10 miliardi insieme a un impatto occupazionale estremamente elevato, dato che la costruzione di ogni singola nave richiede oltre 7 milioni di ore-uomo di lavoro e l'impiego medio di 2.500 persone per oltre due anni. Nel frattempo la prima nave consegnata, **Explora I**, è **partita il mese scorso per il suo viaggio inaugurale per il Nord Europa**.



Taglio della prima lamiera nave Explora III

**Michael Ungerer, CEO di Explora Journeys**, ha dichiarato: "La duplice cerimonia di oggi rappresenta un importante passo in avanti nella costruzione e nel rafforzamento del nostro brand, che sta ridefinendo gli standard dei viaggi oceanici di lusso grazie all'esperienza impareggiabile che le navi di Explora Journeys sono in grado di offrire ai nostri ospiti. Queste unità, all'avanguardia anche sotto il profilo ambientale, sono tra le migliori ambasciatrici del Made in Italy nel mondo e testimoniano sia l'elevata capacità manifatturiera e cantieristica dell'Italia, sia l'impegno del Gruppo MSC nei confronti di un Paese nel quale continuiamo a credere e a investire risorse molto significative".



[LEGGI TUTTO](#)

Vincenzo Onorato risponde ai sindacati



**Pierroberto Folgiero, Amministratore delegato di Fincantieri**, ha commentato: "La doppia cerimonia di oggi esprime pienamente il grande impegno produttivo di Fincantieri nella realizzazione per il gruppo MSC della classe Explora, un progetto che garantisce i più alti standard qualitativi e che è stato concepito sin dal principio per accelerare il percorso verso la nave ad emissioni zero".

**Dopo aver toccato per la prima volta l'acqua nella giornata di oggi con il varo tecnico, Explora II** verrà completata nei prossimi mesi e consegnata nell'estate dell'anno prossimo, trascorrendo le prime stagioni in Mediterraneo alla scoperta delle località più suggestive del Mare Nostrum, tra cui alcune incantevoli destinazioni italiane come Portofino, l'Argentario, Roma, Napoli, Sorrento, Palermo, Siracusa, Trapani, Lipari, Cagliari, Alghero e la Costa Smeralda. Anche Explora I, che sta concludendo con successo la stagione inaugurale in Europa e nel corso della stagione invernale navigherà tra i Caraibi e la East e la West Coast degli Stati Uniti, farà ritorno in Mediterraneo nell'estate del 2024 per portare i propri ospiti alla scoperta di mete come la Puglia, la Sicilia e Venezia.

**Explora III**, la cui costruzione è iniziata oggi con tradizionale cerimonia del taglio della lamiera, entrerà in servizio nell'estate 2026 e sarà la prima nave della flotta Explora a essere alimentata a gas naturale liquefatto (Gnl) – uno dei carburanti marini più puliti al mondo disponibili su larga scala – destinato a giocare un ruolo cruciale nel percorso di decarbonizzazione dello shipping a livello globale. Il Gnl è infatti in grado di ridurre in maniera



sostanziale le emissioni di ossido di zolfo (99%) e di ossido di azoto (85%), e svolge inoltre una funzione decisiva nella mitigazione del cambiamento climatico perché in grado di tagliare le emissioni di gas serra fino al 20% e di aprire la strada all'utilizzo di carburanti sostenibili non fossili come forme il Gnl bio e sintetico.



LEGGI TUTTO

Logistica: Nasce Laghezza Spa



**A gennaio 2024 inizierà la costruzione di EXPLORA IV, alimentata anch'essa a Gnl, che sarà ultimata all'inizio del 2027.**

Tutte le navi di Explora Journeys sono dotate delle più recenti e sofisticate tecnologie ambientali disponibili a livello internazionale tra cui sistemi avanzati di riduzione catalitica selettiva, la connettività plug-in per l'alimentazione elettrica da terra, in grado di far sostare le navi in porto a emissioni zero, apparati di gestione del rumore subacqueo per proteggere la vita marina e una gamma completa di apparecchiature di bordo ad alta efficienza energetica per ottimizzare l'uso dei motori e ridurre ulteriormente le emissioni.



PRECEDENTE

DDL Malan incardinato al Senato – Assarmatori: "Arginare il flagging out"

Articoli correlati



DDL Malan incardinato al Senato – Assarmatori: "Arginare il flagging out"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger



Accel/eron



7 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

09:59 GMT+2



## LEGISLAZIONE

## Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

Roma

6 settembre 2023

inforMARE - Ieri presso l'Ottava Commissione del Senato è stato dato avvio all'esame del disegno di legge, depositato dal senatore Lucio Malan quale primo firmatario, che apporta modifiche al Codice della Navigazione. Esprimendo soddisfazione per l'approdo del testo alla Commissione Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica, Assarmatori ha sottolineato che il disegno di legge rappresenta «un'opera di semplificazione necessaria e non più rinviabile, anche per contribuire ad arginare il fenomeno del flagging out, ovvero la dismissione della bandiera italiana».

«L'eccessiva burocrazia del comparto marittimo - ha evidenziato il presidente dell'associazione armatoriale, Stefano Messina - è la causa principale della perdita di competitività e attrattività del nostro Paese nel settore. Il Codice della Navigazione ha più di 80 anni e una sua revisione è ormai urgente e indifferibile. Il disegno di legge scritto dal senatore Malan contiene diversi elementi che vanno nel senso da noi auspicato, cioè quello di una semplificazione che tocca il lavoro marittimo, favorendo l'occupazione, la gestione e la competitività della nave, prevedendo la digitalizzazione di diverse procedure e la smaterializzazione di buona parte della documentazione».

## CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Genova

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

## LEGISLAZIONE

Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Roma

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

## AMBIENTE

Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Vado Ligure

## PORTI

Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervero d'attività

Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

## PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

## AZIENDE

Crescita dei ricavi semestrali di Accelleron sostenuta

## TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo semestre in perdita

«Il Ddl Malan - ha aggiunto Messina - tiene conto di svariate esigenze di tutto il comparto marittimo e rappresenta un primo concreto passo nella direzione di una maggiore competitività del segmento nel nostro Paese. Sarà anche strumento necessario per il rilancio dell'occupazione marittima nazionale in grave crisi di vocazione. Per questo ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi che ne ritarderebbero l'entrata in vigore». (3/9)

### Disegno di legge n. 673

#### Capo I DISPOSIZIONI IN MATERIA DI LAVORO MARITTIMO

##### Art. 1. (Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco)

1. All'articolo 172-bis del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Per i marittimi arruolati con il patto di cui al secondo comma dell'articolo 327 su navi e galleggianti dello stesso tipo, appartenenti al medesimo armatore e adibiti al servizio nell'ambito dei porti e delle rade o a servizi pubblici di linea o privati di carattere locale e nazionale, l'autorità marittima competente per il porto di partenza o nel quale si svolge il servizio può autorizzare che, in caso di trasbordo, non si faccia luogo all'annotazione di imbarco e sbarco sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, qualora, per la particolare organizzazione del lavoro a bordo, vi sia necessità di far ruotare il personale tra le navi e i galleggianti medesimi. Tale autorizzazione è valida nell'ambito dei porti e delle rade nazionali oggetto dei servizi sopra indicati anche se ricompresi nella competenza di altre autorità marittime »;

b) al comma 2, dopo le parole: « all'autorità marittima » sono inserite le seguenti: « che ha rilasciato l'autorizzazione »;

c) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. Nei casi previsti dal comma 3 la comunicazione di cui al comma 2 deve essere effettuata settimanalmente con apposita nota riepilogativa, previa comunicazione giornaliera scritta, anche in formato digitale, all'autorità marittima che ha rilasciato l'autorizzazione dell'effettiva composizione dell'equipaggio di ciascuna nave o galleggiante ».

##### Art. 2. (Forma del contratto)

1. All'articolo 328 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il primo comma è sostituito dal seguente:

« I contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio e del personale addetto ai servizi complementari di bordo devono, a pena di nullità, essere stipulati per iscritto dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione, fermo restando l'obbligo di procedere, quale atto pubblico, alle annotazioni e alle convalide previste dall'articolo 357, terzo comma, del regolamento per l'esecuzione del presente codice (navigazione marittima). Il contratto è conservato fra i documenti di bordo »;

b) al secondo comma le parole: « dalle autorità predette » sono sostituite dalle seguenti: « dal comandante della nave ».

2. L'articolo 329 del codice della navigazione è abrogato.

##### Art. 3. (Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco)

1. Al primo comma dell'articolo 223 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, di seguito denominato « regolamento per la navigazione marittima », sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: « essere effettuate » sono inserite le seguenti: « , ove possibile, »;

b) dopo le parole: « imbarca o sbarca » sono aggiunte le seguenti: « oppure dopo lo sbarco all'ufficio di iscrizione del marittimo alle matricole della gente di mare ».

2. L'articolo 236 del regolamento per la navigazione marittima è abrogato.

##### Art. 4. (Annotazioni relative alle persone arruolate)

1. Al terzo comma dell'articolo 357 del regolamento per la navigazione marittima sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « stipulati in località estera dove non sia autorità consolare » sono sostituite dalle seguenti: « stipulati ai sensi dell'articolo 328 del codice »;

b) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La convalida del contratto di arruolamento può essere effettuata anche in formato digitale ».

dalla domanda  
dell'industria dello  
shipping

Berna

Crescita dei ricavi

TRASPORTO MARITTIMO



## Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della MSC Nicola Mastro

Trieste

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

PORTI

## HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung

Kaohsiung

Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco di dieci anni

TRASPORTO INTERMODALE

## Nuovo servizio intermodale tra Interporto Padova e la Polonia realizzato da PCC Intermodal

Padova

Trasporto di container a cui prossimamente si aggiungeranno semirimorchi



TRASPORTO MARITTIMO

Grimaldi ha preso in consegna la seconda unità ro-ro multipurpose della classe "G5"

Napoli

La "Great Lagos" verrà impiegata tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale

MEETINGS

A Ravenna un convegno sullo sviluppo del porto e della logistica

Ravenna

Si terrà l'11 settembre

CANTIERI NAVALI

Concluso a Trieste l'ammodernamento della seconda nave da crociera di Crystal

Trieste

La prima era stata riconsegnata lo scorso mese da Fincantieri

PROSSIME PARTENZE

Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger

Acce/eron



6 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

12:13 GMT+2



COMMERCIO

## La FIT Alliance pubblica una dichiarazione di impegno per la digitalizzazione delle polizze di carico

Nel 2022 solo il 2,1% di questi documenti era in formato elettronico

Ginevra

6 settembre 2023

inforMARE. Ieri la Future International Trade Alliance ha pubblicato una "Dichiarazione della polizza di carico elettronica", comunicazione che ha lo scopo di assicurare l'impegno di tutte le parti del commercio internazionale a collaborare per promuovere la digitalizzazione dei documenti scambiati, a partire dalle polizze di carico, nell'ambito dei rispettivi settori di pertinenza. Il proposito è particolarmente significativo essendo la FIT Alliance costituita da importanti organizzazioni attive negli scambi commerciali mondiali. L'alleanza, infatti, è stata istituita a febbraio 2022 dal BIMCO, la principale associazione mondiale dello shipping, dalla Digital Container Shipping Association (DCSA), organizzazione che promuove il processo di digitalizzazione dello shipping containerizzato, dalla FIATA, l'associazione internazionale delle imprese di spedizione, dall'International Chamber of Commerce (ICC) e dalla Swift, la società di servizi per lo scambio delle transazioni finanziarie.

Un impegno, quello della FIT Alliance, quanto mai necessario dato che, come ha ricordato l'alleanza, lo scorso anno solo il 2,1% delle polizze di carico e delle lettere di vettura scambiate nell'ambito dei servizi di

PORTI

## Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervono d'attività

Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

PORTI

## A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

AZIENDE

Crescita dei ricavi semestrali di Accelleron sostenuta dalla domanda dell'industria dello shipping

TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo semestre in perdita

Berna

Crescita dei ricavi

TRASPORTO MARITTIMO



trasporto dei container era in forma elettronica. L'alleanza ha evidenziato che uno studio della McKinsey stima che se le polizze di carico nel settore dello shipping containerizzato fossero tutte in formato elettronico ciò potrebbe determinare lo sblocco di circa 30-40 miliardi di dollari per la crescita degli scambi commerciali mondiali e, con l'eliminazione delle pratiche cartacee, potrebbe salvare 28mila alberi all'anno riducendo significativamente le emissioni di carbonio.

La FIT Alliance ha esortato tutte le parti interessate a sottoscrivere la dichiarazione al fine di segnalare pubblicamente la disponibilità ad attuare questo cambiamento e ad impegnarsi a collaborare per promuovere la digitalizzazione nei rispettivi settori. (2/1)

»» Archivio notizie

## Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della MSC Nicola Mastro

Trieste

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

PORTI

## HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung

Kaohsiung

Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco di dieci anni

TRASPORTO INTERMODALE

## Nuovo servizio intermodale tra Interporto Padova e la Polonia realizzato da PCC Intermodal

Padova

Trasporto di container a cui prossimamente si aggiungeranno semirimorchi



TRASPORTO MARITTIMO

Grimaldi ha preso in consegna la seconda unità ro-ro multipurpose della classe "G5"

Napoli

La "Great Lagos" verrà impiegata tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale

MEETINGS

A Ravenna un convegno sullo sviluppo del porto e della logistica

Ravenna

Si terrà l'11 settembre

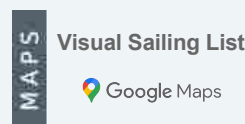
CANTIERI NAVALI

Concluso a Trieste l'ammodernamento della seconda nave da crociera di Crystal

Trieste

La prima era stata riconsegnata lo scorso mese da Fincantieri

### PROSSIME PARTENZE



- Porto di partenza
- Porto di destinazione:
  - per ordine alfabetico
  - per nazione
  - per zona geografica

INFRASTRUTTURE

Preoccupazione di Assologistica per gli ostacoli al traffico delle merci ai valichi alpini

Milano

TRASPORTO FERROVIARIO

Nei primi tre mesi di quest'anno, dopo sette trimestri di crescita, le merci trasportate dai treni in Italia sono diminuite

### DALLA PRIMA PAGINA

COMMERCIO

## La FIT Alliance pubblica una dichiarazione di impegno per la digitalizzazione delle polizze di carico

Ginevra

Nel 2022 solo il 2,1% di questi documenti era in formato elettronico

LOGISTICA

## Shopping del gruppo logistico tedesco Rhenus in America Latina

Montabaur

Acquisite la BLU Logistics e una partecipazione di maggioranza nella LBH Group

PORTI

## Avviata la procedura per la costituzione dell'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro

Gioia Tauro

Inizialmente la società sarà partecipata al 49% dall'AdSP, per poi passare interamente sotto il controllo dei privati

PORTI

## Respinta l'istanza della Progetto Internazionale 39 per la gestione della Piattaforma Logistica del porto di Taranto

Taranto

Ne dà notizia il "Corriere di Taranto"

PORTI

## Nuovo terminal crociere nel porto indiano di Visakhapatnam

Nuova Delhi

Può accogliere navi della capacità sino a circa duemila passeggeri

PORTI

## Nel primo trimestre del 2023 il traffico delle merci nei porti belgi è diminuito del -3,8%

Bruxelles

Passeggeri in crescita del +109,4%



Iscriviti alla newsletter in formato pdf (Acrobat Reader®). Il servizio è gratuito.





PORTI LOGISTICA SHIPPING ECONOMIA TRASPORTO POLITICA TURISMO E CRO

**SC Aldo Spadoni Sri**

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



2 ore fa Giulia Sarti

## Le pale eoliche a Brindisi non si costruiranno nel capannone ex Montecatini



Interporto  
Quadrante Europa



BRINDISI - A [Maggio](#) l'annuncio dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale di un nuovo **stabilimento di produzione di pale eoliche in tessuto** nel porto di Brindisi della **“ACT Blade Europe”**, primo esempio in Puglia e in Italia meridionale di manifatturiero sottobanchina, collegato cioè alle banchine portuali. Oggi sempre da Brindisi arriva la smentita di una notizia apparsa su alcune testate stampa circa il possibile interesse dell'azienda, del **capannone ex Montecatini**, monumento di archeologia industriale vincolato dalla Soprintendenza e ricadente nell'area di Sant'Apollinare, per usare la struttura come luogo dove realizzare i propri prototipi. *“L'Ente -si legge in una nota- non ha mai ricevuto dall'Azienda, né formalmente né informalmente, alcu...*

ABBONATI

EFFETTUA IL LOGIN

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633

Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger



Accelleron



7 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

09:52 GMT+2



AZIENDE

## Crescita dei ricavi semestrali di Accelleron sostenuta dalla domanda dell'industria dello shipping

Atteso un ulteriore impulso alle vendite grazie all'incremento dell'installazione di motori marini dual-fuel

Zurigo

5 settembre 2023

*inforMARE* Nella prima metà del 2023 i ricavi dell'elvetica Accelleron Industries, azienda produttrice di turbocompressori ad alta potenza, sono ammontati a 448,6 milioni di dollari, con un incremento del +17,1% sul primo semestre dello scorso anno che – ha spiegato la società – è stata sostenuta dall'elevata domanda proveniente dal settore del trasporto marittimo e dagli impianti di compressione del gas negli USA. In particolare, relativamente al settore marittimo Accelleron ha precisato che l'orderbook del comparto continua ad essere consistente, con la capacità dei cantieri navali che rimane insufficiente. Inoltre continua ad essere elevata la quota di nuove costruzioni di navi con alimentazione dual fuel che nei primi sei mesi del 2023 è stata prossima al 50%.

Evidenziando che l'installazione di motori dual-fuel sta diventando uno standard nell'industria dello shipping, Accelleron ha specificato che prevede una conseguente crescita delle opportunità per i sistemi di alimentazione ad iniezione come quelli offerti dall'azienda svizzera con il brand italiano OMT che Accelleron ha recentemente acquisito (*inforMARE* del 31 maggio 2023).

CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Genova

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

LEGISLAZIONE

Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Roma

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

AMBIENTE

Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Vado Ligure

PORTI

Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervero d'attività

Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

AZIENDE

Crescita dei ricavi semestrali di

TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo

Accelleron ha chiuso il primo semestre di quest'anno con un utile operativo di 59,3 milioni di dollari (-33,3%) e un utile netto di 46,9 milioni (-30,2%). (L&P)

»» Archivio notizie

Accelleron sostenuta dalla domanda dell'industria dello shipping

semestre in perdita

Berna

Crescita dei ricavi

TRASPORTO MARITTIMO



Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della *MSC Nicola Mastro*

Trieste

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

PORTI

HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung

Kaohsiung

Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco di dieci anni

TRASPORTO INTERMODALE

Nuovo servizio intermodale tra Interporto Padova e la Polonia realizzato da PCC Intermodal

Padova

Trasporto di container a cui prossimamente si aggiungeranno semirimorchi



TRASPORTO MARITTIMO

Grimaldi ha preso in consegna la seconda unità ro-ro multipurpose della classe "G5"

Napoli

La "Great Lagos" verrà impiegata tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale

MEETINGS

A Ravenna un convegno sullo sviluppo del porto e della logistica

Ravenna

Si terrà l'11 settembre

CANTIERI NAVALI

Concluso a Trieste l'ammmodernamento della seconda nave da crociera di Crystal

Trieste

La prima era stata riconsegnata lo scorso mese da Fincantieri

## DALLA PRIMA PAGINA



PORTI

Spediporto, la gestione dei porti italiani deve rimanere in mani pubbliche

Genova

Non ci devono essere preclusioni verso l'ingresso di investitori privati, dice Botta che a proposito (?) cita il modello spagnolo

COMMERCIO

La FIT Alliance pubblica una dichiarazione di impegno per la digitalizzazione delle polizze di carico

Ginevra

Nel 2022 solo il 2,1% di questi documenti era in formato elettronico

LOGISTICA

Shopping del gruppo logistico tedesco Rhenus in America Latina

Montabaur

Acquisite la BLU Logistics e una partecipazione di maggioranza nella LBH Group

PORTI

Avviata la procedura per la costituzione dell'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro

Gioia Tauro

Inizialmente la società sarà partecipata al 49% dall'AdSP, per poi passare interamente sotto il controllo dei privati

PORTI

Respinta l'istanza della Progetto Internazionale 39 per la gestione della Piattaforma Logistica del porto di Taranto

Taranto

Ne dà notizia il "Corriere di Taranto"

PORTI

Nuovo terminal crociere nel porto indiano di Visakhapatnam

Nuova Delhi

Può accogliere navi della capacità sino a circa duemila passeggeri

PORTI

Nel primo trimestre del 2023 il traffico delle merci nei porti belgi è diminuito del -3,8%

Bruxelles

Passeggeri in crescita del +109,4%

## PROSSIME PARTENZE

Turbocharging re-imagined

The ACCX300-L turbocharger



Accel/eron



7 settembre 2023 - Anno XXVII

Quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti

09:56 GMT+2



LOGISTICA

## Shopping del gruppo logistico tedesco Rhenus in America Latina

Acquisite la BLU Logistics e una partecipazione di maggioranza nella LBH Group

Montabaur

5 settembre 2023

**inforMARE** Il gruppo logistico tedesco Rhenus ha annunciato le acquisizioni della colombiana BLU Logistics e di una partecipazione di maggioranza (51%) nella LBH Group, agenzia portuale che ha sede a Curaçao, rafforzando così le capacità del gruppo nella regione latinoamericana. La società di spedizioni BLU Logistics è presente in Argentina, Colombia, Ecuador, Messico, Paraguay e Uruguay, oltre che in Cina continentale e a Hong Kong, e movimentata annualmente un volume pari ad oltre 180.000 container teu di merci via mare. LBH opera in oltre 30 paesi nel mondo, di cui sei nella regione dell'America Latina, e attraverso ulteriori alleanze in diversi paesi dell'America centrale. Rhenus ha specificato che la fusione dei team di BLU e LBH farà sì che il gruppo tedesco aumenti il suo organico nella regione latinoamericana di 2.200 unità.

«Le nostre acquisizioni strategiche - ha sottolineato l'amministratore delegato e presidente del gruppo Rhenus, Tobias Bartz - ci permettono di rafforzare ulteriormente il nostro network globale e il nostro portafoglio di servizi nella regione LATAM, dove vediamo una crescente domanda di servizi logistici, soprattutto per il settore dell'e-commerce. Inoltre, la vicinanza della regione al mercato nordamericano favorisce un ambiente solido per il nearshoring, che si allinea perfettamente alla nostra strategia di crescita».

CANTIERI NAVALI

## Doppia cerimonia nel cantiere genovese di Fincantieri per due nuove navi Explora

Genova

Si è svolto il varo tecnico di "Explora II" e il taglio della lamiera di "Explora III"

LEGISLAZIONE

Avviato al Senato il Ddl di modifica del Codice della Navigazione

Roma

Messina (Assarmatori): ci auguriamo che il percorso legislativo sia rapido e senza intoppi

AMBIENTE

Nove ricercatori a bordo di una nave di Corsica Ferries per studiare la distribuzione dei cetacei e delle tartarughe marine

Vado Ligure

PORTI

Musolino: le banchine del porto di Civitavecchia fervono d'attività

Civitavecchia

Il presidente dell'AdSP evidenzia che ciò testimonia il prosieguo della politica di differenziazione dei traffici

PORTI

A luglio il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -13,1%

Ravenna

Il dato preliminare di agosto indica una flessione superiore al -8%

AZIENDE

Crescita dei ricavi semestrali di Accelleron sostenuta

TRASPORTO FERROVIARIO

L'elvetica SBB Cargo ha chiuso il primo semestre in perdita



Il gruppo tedesco ha precisato che l'intenzione è di estendere l'acquisizione al 100% delle azioni di LBH nei prossimi anni. Fondato nel 1984 a Rotterdam, il gruppo LBH ha ampliato le sue attività al trasporto di diverse tipologie di merci in bulk e ha aperto filiali in 24 Stati e alleanze in altri sette paesi, con una forte attenzione all'Australia e all'Africa. In America Latina l'agenzia portuale ha uffici in 12 Paesi, tra cui Argentina, Brasile, Cile e Panama. Dal 2008 le singole filiali sono state riunite sotto il marchio LBH Group. (31)

»» Archivio notizie

dalla domanda dell'industria dello shipping

Berna

Crescita dei ricavi

TRASPORTO MARITTIMO



**Oggi al Trieste Marine Terminal si è tenuta la cerimonia di battesimo della MSC Nicola Mastro**

Trieste

Nel 2023 il gruppo MSC ha movimentato in Italia un traffico di container pari a 1,8 milioni di teu distribuito su 19 porti

PORTI

**HMM rinnova l'accordo per gestire tre banchine per container nel porto di Kaohsiung**

Kaohsiung

Previsti investimenti pari ad oltre 120 milioni di dollari nell'arco di dieci anni

TRASPORTO INTERMODALE

**Nuovo servizio intermodale tra Interporto Padova e la Polonia realizzato da PCC Intermodal**

Padova

Trasporto di container a cui prossimamente si aggiungeranno semirimorchi



TRASPORTO MARITTIMO

Grimaldi ha preso in consegna la seconda unità ro-ro multipurpose della classe "G5"

Napoli

La "Great Lagos" verrà impiegata tra il Nord Europa e l'Africa Occidentale

MEETINGS

A Ravenna un convegno sullo sviluppo del porto e della logistica

Ravenna

Si terrà l'11 settembre

CANTIERI NAVALI

Concluso a Trieste l'ammodernamento della seconda nave da crociera di Crystal

Trieste

La prima era stata riconsegnata lo scorso mese da Fincantieri

## DALLA PRIMA PAGINA



PORTI

**Spediporto, la gestione dei porti italiani deve rimanere in mani pubbliche**

Genova

Non ci devono essere preclusioni verso l'ingresso di investitori privati, dice Botta che a proposito (?) cita il modello spagnolo

COMMERCIO

**La FIT Alliance pubblica una dichiarazione di impegno per la digitalizzazione delle polizze di carico**

Ginevra

Nel 2022 solo il 2,1% di questi documenti era in formato elettronico

LOGISTICA

**Shopping del gruppo logistico tedesco Rhenus in America Latina**

Montabaur

Acquisite la BLU Logistics e una partecipazione di maggioranza nella LBH Group

PORTI

**Avviata la procedura per la costituzione dell'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro**

Gioia Tauro

Inizialmente la società sarà partecipata al 49% dall'AdSP, per poi passare interamente sotto il controllo dei privati

PORTI

**Respinta l'istanza della Progetto Internazionale 39 per la gestione della Piattaforma Logistica del porto di Taranto**

Taranto

Ne dà notizia il "Corriere di Taranto"

PORTI

**Nuovo terminal crociere nel porto**

PORTI

**Nel primo trimestre del 2023 il traffico**

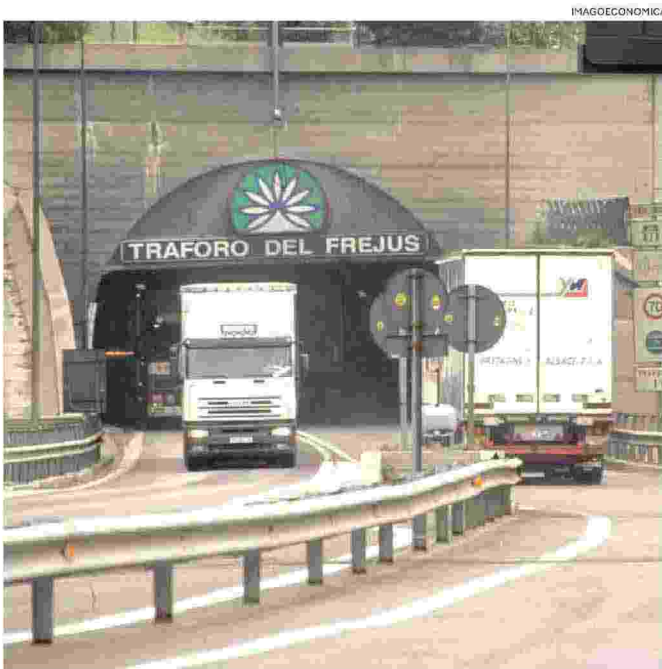
PROSSIME PARTENZE



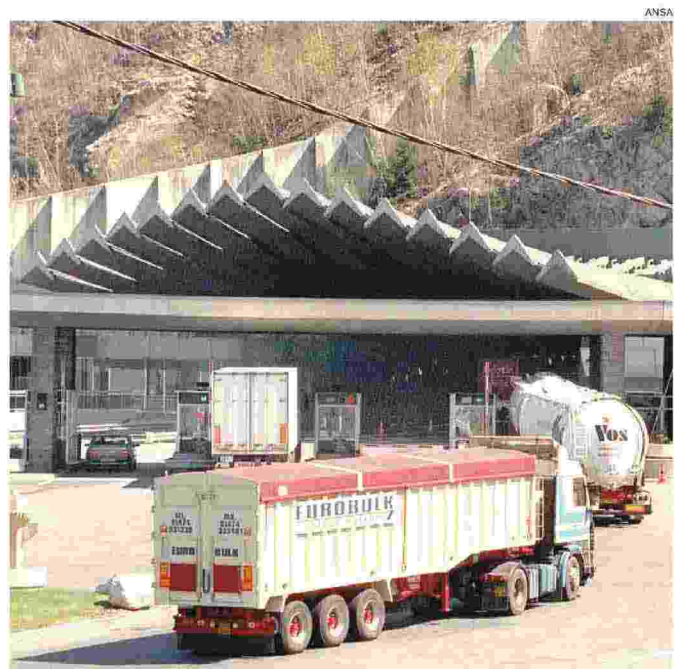
# Tunnel del Bianco, Italia e Francia studiano il raddoppio

## Infrastrutture

Italia e Francia hanno avviato un confronto sul raddoppio del traforo del Monte Bianco. Lo ha annunciato alla Camera il ministro degli Esteri, Antonio Tajani. Il raddoppio del Frejus (che resta chiuso per la frana del 27 agosto) è previsto entro giugno 2024. **Morino** — a pag. 5



IMAGOECONOMICA



ANSA

**Valichi alpini.** A sinistra: l'imbocco del tunnel del Frejus, in Piemonte; a destra: il traforo del Monte Bianco, tra Courmayeur (Valle d'Aosta) e Chamonix (Francia)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





# Raddoppio del Monte Bianco: via al confronto Italia-Francia

**Il caos ai valichi.** Tajani alla Camera: «A breve mi recherò a Parigi per parlare di una seconda canna nel traforo». Oggi la conferenza intergovernativa dovrà fissare il nuovo calendario dei lavori

## Marco Morino

Sull'emergenza valichi alpini, il governo apre all'ipotesi di un raddoppio del traforo del Monte Bianco. Da giorni l'attenzione di Roma e Parigi è concentrata sui collegamenti transfrontalieri tra i due Paesi, in forte sofferenza dopo la frana di domenica 27 agosto nella Savoia francese. La colata di terra e sassi ha provocato la chiusura a tempo indeterminato del traforo stradale del Frejus, paralizzando il traffico dei mezzi pesanti tra la Francia e l'Italia (lato Piemonte). Da quel momento, il traforo valdostano del Monte Bianco, unica via d'accesso al mercato francese, è finito sotto l'assedio dei Tir.

## Question time alla Camera

Ora la novità più rilevante, annunciata ieri dal ministro degli Esteri Antonio Tajani nel corso di un question time alla Camera, è l'avvio di un confronto con il governo francese per discutere la realizzazione di una seconda canna, cioè di una seconda galleria, del tunnel del Monte Bianco. Un progetto, quello del raddoppio del traforo valdostano, sul quale la Francia si è sempre opposta per ragioni ambientali, ma alla luce delle fragilità emerse dopo la frana in Savoia l'orientamento potrebbe cambiare.

Dice Tajani: «A breve mi recherò a Parigi per parlare di una seconda canna nel traforo del Monte Bianco. L'esigenza del rafforzamento delle interconnessioni con la Francia non è più rinviabile ed è una priorità per il governo. La buona notizia è che il raddoppio del Frejus, su cui si sta lavorando da tempo, sarà operativo nel corso del primo semestre del 2024. Ho parlato con il ministro Colonna (Catherine Colonna, ministro degli Esteri francese, ndr) per dar vita a una seconda canna per il traforo del Monte Bianco. Il progetto dovrà essere in linea con le più moderne infrastrutture europee». Prosegue Tajani: «Ho voluto convocare domani (oggi per chi legge, ndr) una riunione straordinaria a livello tecnico della conferenza intergovernativa italo-francese per il traforo del Monte Bianco. In funzione della tempistica dei lavori necessari per il ripristino del Frejus, verrà valutata su mia richiesta la riprogrammazione degli interventi di manutenzione previsti per i lavori del Monte Bianco».

## La ristrutturazione della volta

Secondo i piani iniziali, il traforo valdostano avrebbe dovuto chiudere al traffico dal 4 settembre al 18 dicembre 2023 per avviare i lavori propeudeutici al risanamento della volta.

Questi interventi di manutenzione, sempre secondo i piani della società di gestione, sono previsti per la durata di tre mesi l'anno per i prossimi 18 anni, cioè fino al 2041. Da qui l'allarme delle categorie produttive, Confindustria in testa, che da subito hanno lanciato l'idea del raddoppio del traforo valdostano, cioè di costruire una seconda canna: un'opera che potrebbe essere ultimata nel giro di 5 anni con un investimento di circa 1,2 miliardi di euro. I privati, attraverso il presidente di Confindustria Valle d'Aosta Francesco Turcato, si sono detti disponibili a sostenere l'intero onere, purchè la seconda galleria venga realizzata. La Valle d'Aosta ha calcolato che i 18 anni consecutivi di lavori nel tunnel del Monte Bianco metterebbero a rischio il 10% del Pil

regionale, con gravi ripercussioni per l'export e per il turismo. Anche il porto di Genova guarda con attenzione al Monte Bianco, perchè considera il tunnel un'infrastruttura strategica per spedire le merci oltre le Alpi.

Oggi la conferenza intergovernativa italo-francese è chiamata a risolvere dei dubbi importanti: la riapertura in tutta sicurezza dell'autostrada A43 e del traforo del Frejus al traffico pesante potrà avvenire nel giro di 8 giorni, come ipotizzato dal ministro dei Trasporti francese, oppure servirà più tempo? In questo caso, quando potranno effettivamente iniziare i lavori di ristrutturazione nel tunnel del Bianco? In un primo momento, il Mit (ministero italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti) aveva ipotizzato di rinviare l'inizio dei lavori nel traforo valdostano al settembre del 2024, rimandando però la decisione finale alla conferenza intergovernativa tra i due Paesi. In serata, fonti francesi fanno sapere che la fine dei lavori per la messa in sicurezza dell'autostrada A43, che conduce al tunnel del Frejus, è prevista tra sabato e domenica prossimi. Intanto, torna a farsi sentire la pressione al traforo del Monte Bianco: ieri sul versante italiano l'attesa era di due ore, su quello francese di un'ora e 45 minuti.



**Secondo i francesi, lo sblocco del Frejus potrebbe avvenire nel fine settimana; ancora code in Valle d'Aosta**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 170 milioni

## IL VOLUME DI MERCI

Ogni anno, passano per l'arco alpino italiano oltre 170 milioni di tonnellate di merci., il 60% di quanto il Paese importa ed

esporta, da e verso il resto del mondo. I valichi principali sono sette (Ventimiglia, Frejus, Monte Bianco, Sempione e San Gottardo, Brennero e Tarvisio)



# L'Ocse senza dubbi: rimbalzo nel 2024 per l'Eurozona

**Previsioni e ricette.** La Bce deve continuare la stretta fino a quando l'inflazione non si raffredda e i Governi devono essere prudenti

**Gianluca Di Donfrancesco  
Riccardo Sorrentino**

Il rimbalzo del 2024 ci sarà, ma la Banca centrale europea dovrà continuare ad alzare i tassi. L'Ocse, l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico con sede a Parigi, ha confermato per l'Eurozona una previsione di crescita dello 0,9% per quest'anno e dell'1,5% nel prossimo. L'inflazione, stimata al 5,8% per quest'anno, scenderà nel 2024, restando però sopra al 3%. Sia pure tra mille cautele, l'Ocse invita quindi la Bce, che il 14 si riunirà per decidere sui tassi, a continuare la politica restrittiva e torna a raccomandare ai Governi scelte di bilancio molto prudenti, per evitare di alimentare l'inflazione e complicare il lavoro di Francoforte.

Nell'ampio rapporto 2023, che dedica molto spazio anche alle politiche verdi (con l'invito ad estendere l'Ets), l'Ocse sostiene la scelta della Bce di seguire i dati macroeconomici, assumendo decisioni meeting dopo meeting, senza percorsi pre-stabiliti. «Le dimensioni e la durata della restrizione monetaria richiesta per abbassare in modo durevole l'inflazione sono incerte», spiega il rapporto. L'inflazione *core*, che la

Bce tenta di ridurre, è determinata da fattori sia sul lato dell'offerta che sul lato della domanda, ed è difficile, almeno per i Paesi avanzati, individuarli con sufficiente precisione.

Il controllo delle aspettative d'inflazione resta cruciale, come pure quello del rischio di una spirale prezzi-salari-prezzi, che però resta piuttosto basso. Con un ammonimento: la moderazione salariale non può essere data per scontata.

Il rapporto avvisa anche che, secondo recentissimi studi, dal 1950 non ci sono stati casi di notevole disinflazione che non siano stati accompagnati da notevoli sacrifici o da una recessione, anche se i costi possono variare da episodio a episodio. «Il calo dell'inflazione - spiega l'Ocse - sembra improbabile senza una corrispondente crescita nel breve periodo del tasso di disoccupazione», che attualmente è ai minimi storici in Eurolandia.

Il ruolo dei Governi è cruciale: servono riforme strutturali per au-

mentare la crescita potenziale, stimata in calo all'1,1% l'anno prossimo, dall'1,6% del 2021. Se la crescita potenziale dovesse calare in modo persistente, avvisa il rapporto, la politica monetaria dovrà allineare la domanda a quei ritmi, più bassi.

All'impegno sulle riforme, un mantra per l'Ocse, i Governi devono associare prudenza sulla spesa: anche l'uso dei fondi del Pnrr «deve minimizzare il rischio di stimolare troppo l'economia» e quindi i prezzi. «La Bce dovrà continuare ad alzare i tassi di interesse per il tempo necessario a spingere l'inflazione su un sentiero sostenibile verso l'obiettivo del 2%, e questo comporta un ulteriore inasprimento della politica monetaria se quella di bilancio rimane eccessivamente accomodante». Anche la riduzione di bilancio della Bce deve procedere con una certa cautela, ma è possibile che sia attualmente «troppo lenta».

Gli interventi dei Governi devono soprattutto diventare più mirati: l'inflazione e la politica monetaria hanno effetti redistributivi che solo la politica fiscale può affrontare e alcune delle misure adottate - quelle che incidono sui prezzi, le più facili - tendono a premiare le famiglie più ricche. Soprattutto se i margini



**La borsa delle emissioni di anidride carbonica (Ets) va estesa ai settori esenti come l'agricoltura**



## UE: VENDITE AL DETTAGLIO

### SCESE DELLO 0,2%

Le vendite al dettaglio nell'area dell'euro sono scese dello 0,2% a luglio rispetto al mese precedente e dell'1% rispet-

to allo stesso periodo del 2022: lo stima Eurostat. Nei Paesi Ue la contrazione mensile è stata dello 0,3%, mentre quella tendenziale è stata dell'1,2%. A giugno era stato registrato un incre-

mento dello 0,2% su base mensile in entrambe le aree di riferimento mentre su base annua era stato stimato -1% per l'Eurozona e -1,1% per l'Unione europea

GETTY IMAGES



EUROPEAN CENTRAL BANK

**Bce.** Christine Lagarde, presidente della Banca centrale europea

## L'ALLARME DELL'ONU

### Guterres: collasso climatico iniziato

Gli ultimi tre mesi sono stati i più caldi mai registrati sulla Terra. Lo ha dichiarato l'Organizzazione mondiale della Meteorologia delle Nazioni Unite, citando i dati del Copernicus Climate Change Service della Ue e aggiungendo che agosto è stato il mese più caldo mai registrato e il secondo mese più caldo di sempre dopo luglio 2023. Si stima che agosto sia stato di circa 1,5 gradi Celsius più caldo rispetto alla

media preindustriale. Agosto ha visto anche la temperatura media mensile globale più alta mai registrata sulla superficie del mare, pari a 20,98 gradi Celsius. «Il nostro pianeta ha appena attraversato una stagione di ribollimento, l'estate più calda mai registrata. Il collasso climatico è iniziato» ha dichiarato il segretario generale delle Nazioni Unite Antonio Guterres.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di finanza pubblica sono limitati, occorre invece concentrare le risorse sui nuclei meno abbienti.

L'Ocse, poi, promuove la proposta della Commissione europea per la riforma del Patto di stabilità. «Il rispetto delle regole di bilancio della Ue nel periodo pre-pandemia è stato parziale, con il risultato di una politica di bilancio non sufficientemente anticiclica e di un debito pubblico non abbastanza in calo o in aumento. Una maggiore enfasi sulla sostenibilità dei conti e sulla pianificazione pluriennale potrebbe migliorare significativamente i risultati» di bilancio, sottolinea il rapporto, aggiungendo che una maggiore conformità potrebbe essere ottenuta «attraverso sanzioni accuratamente progettate e coerentemente applicate».

Il rapporto raccomanda, infine, di accelerare la transizione energetica. In particolare, l'Ocse sostiene la necessità di estendere l'Emissions trading system (la borsa delle emissioni di CO<sub>2</sub>) ai settori finora esentati, in particolare all'agricoltura. «Negli ultimi due decenni, le riduzioni più significative delle emissioni - scrive l'Ocse - si sono verificate nei settori coperti dall'Ets, che comprendono l'industria ad alta intensità energetica e la produzione di energia. I gas serra sono diminuiti del 41% in questi settori tra il 2005 e il 2020». Al contrario, «le emissioni nel settore dei trasporti sono aumentate e sono rimaste invariate in agricoltura». L'Ocse rileva poi che la Politica agricola comune non ha aiutato: per esempio, i sussidi diretti agli allevatori di bestiame, l'8% del totale, sostengono un'attività responsabile della metà di tutte le emissioni agricole.

L'Ocse raccomanda anche lo stop ai sussidi a solare ed eolico onshore, che ormai hanno raggiunto costi di produzione competitivi. Quelle risorse potrebbero piuttosto essere reindirizzate su altre tecnologie, come cattura e stoccaggio dell'anidride carbonica e idrogeno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



LA STRAGE

## Ustica, i Pm di Roma valutano di sentire Amato

La procura di Roma valuterà la possibilità di sentire l'ex presidente del Consiglio, Giuliano Amato, dopo i suoi interventi sulla strage di Ustica nei quali ha ribadito quella che per lui è la tesi più probabile: il Dc9 dell'Itavia, la sera del 27 agosto 1980, fu abbattuto «da un caccia francese». Per la prossima settimana è infatti in programma un vertice a piazzale Clodio per fare il punto sulla strage. Per Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica, «deve intervenire la politica», lo ripete più volte. Ora toccherebbe al governo, è necessario «andare avanti». L'ex deputata e senatrice, sorella di una delle vittime, ha da sempre sostenuto la tesi del missile, senza mai credere al «cedimento strutturale» del bireattore. Ipotesi portata avanti anche nelle inchieste del giornalista Andrea Purgatori che ha cercato la verità sin da quella sera di 43 anni fa. Bonfietti chiede, quindi, un incontro alla presidente del Consiglio, Giorgia Meloni. A bordo del Dc9 dell'Itavia, quella sera, c'erano 81 passeggeri. L'aereo era decollato dall'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna e sarebbe dovuto atterrare a Palermo. L'ultimo contatto radio è delle 20.58, poi il silenzio: il velivolo dopo un minuto è sparito dai radar nei cieli sopra il mar Tirreno, al largo dell'isola di Ustica, in provincia di Palermo. Da allora si sono susseguite indagini, depistaggi, ritrovamenti, morti sospette. E soprattutto ipotesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



# La poca integrazione dei centri di ricerca penalizza l'Italia

Scenario  
Sistema paese

«Il mercato in Italia? È ancora embrionale». Usa questo aggettivo Marina Natalucci, direttore dell'Osservatorio Quantum Computing & Communication del Politecnico di Milano, per fotografare lo status della tecnologia quantistica nel nostro Paese, una tecnologia «che richiede un lavoro coordinato tra accademia, centri di ricerca e industria, perché gli investimenti pubblici per favorire la ricerca scientifica su questo tema sono partiti con ritardo rispetto ad altre nazioni a livello europeo e internazionale, con un'evidente sproporzione dei fondi a supporto». Il quadro a cui fare riferimento è il seguente: Francia e Germania hanno già destinato con un orizzonte pluriennale alla *quantum computing*, a partire dal 2018 e dal 2020, fondi per 2,6 e 1,8 miliardi di euro rispettivamente, mentre la prima iniezione di denari pubblici in Italia sono i 320 milioni dedicati al progetto "High Performance Computing, Big Data e Quantum" avviato al Tecnopolo di Bologna e finanziato dal Pnrr. Solo circa 30 milioni di euro saranno indirizzati però alle tecnologie quantistiche ed è un peccato di valutazione, precisa in proposito Natalucci, «che ha inibito la creazione di un ambiente prolifico per le start up impegnate in questo settore».

Lo scenario del *quantum computing* tricolore presenta quindi alcune luci e probabilmente ancora troppe ombre, a cominciare dal fatto che, al momento, sembra che tale rivoluzione sia prerogativa di pochi: il 50% delle grandi aziende non possiede infatti alcuna conoscenza in fatto di *quantum computing* e solo il 14% ha avviato una o più sperimentazioni, mentre l'11% le prevede nei prossimi mesi. Altro limite tutto italiano, unitamente

alla generalizzata mancanza di skill dedicate e alla difficoltà di stabilire precise *business case* e relativi ritorni dell'investimento, è la scarsa integrazione in chiave strategica dei centri di ricerca pubblici, per quanto essi siano all'avanguardia. Un limite oggettivo da superare, a cui in parte hanno soppresso le iniziative di sperimentazione applicativa sui bit quantistici avviate da alcune big tech e da società di consulenza internazionali al fianco di alcune grandi imprese come Eni, Enel e Intesa Sanpaolo.

«Vi sono in effetti - conferma Natalucci - segnali positivi che, se ben indirizzati, possono portarci ad avere un ruolo di primo piano in questo mercato e cito in proposito i diversi centri e laboratori di eccellenza che devono essere valorizzati in un unico ecosistema di lavoro partendo dai fondi del Pnrr. Bologna, per esempio, è una delle sei città scelte dalla Commissione Europea per la gestione dei primi computer quantistici europei integrati in supercomputer Hpc (High performance computing, ndr.) e sarà dunque un hub importante a livello europeo sul tema». E poi ci sono i progetti nati in campo privato anche prima dell'indirizzo governativo, soprattutto nel settore bancario o in quello delle utility, dove le organizzazioni più strutturate e particolarmente orientate all'innovazione hanno iniziato a sperimentare per capire in quali ambiti il *quantum computing* può generare vantaggi e opportunità con ricadute concrete per il business, per incorporare competenze e ritagliarsi un vantaggio competitivo anticipando l'industrializzazione di specifiche soluzioni.

Alcune grandi aziende italiane sono quindi già partite con i test delle componenti hardware che progressivamente verranno rese disponibili e c'è da capire se le imprese di casa nostra rispecchieranno l'approccio esibito in campo internazionale, dove gli ambiti di

impiego più diffusi del quantum computing sono l'ottimizzazione delle risorse per trovare la soluzione

**Natalucci (Polimi):**  
«Segnali positivi ma bisogna partire ora per non dipendere da altri per la tecnologia»

ne ottimale all'interno di una serie di possibilità, come per esempio nella gestione della logistica, e la simulazione del comportamento di sistemi complessi, come le molecole e i composti chimici alla base di nuovi farmaci.

«Al livello globale - osserva ancora l'esperta - siamo ancora in un momento pre-competitivo e non sappiamo se a emergere sarà una sola tecnologia dominante o diverse soluzioni per vari bisogni. È quindi fondamentale una cooperazione tra imprese di diversi settori, così come tra imprese e università, per garantire lo sviluppo di un ecosistema che avrà impatti rilevanti sull'economia e la competitività del Paese su scala internazionale nei prossimi decenni». Impatti che però non saranno evidenti nel breve termine, proprio perché parliamo di una tecnologia di frontiera attualmente in fase di ricerca e sviluppo. «Il percorso - conclude Natalucci - sarà più simile a quello di una maratona piuttosto che a una corsa sprint, ma serve partire ora per non perdere questa opportunità e dipendere da altri Paesi su una tecnologia così cruciale».

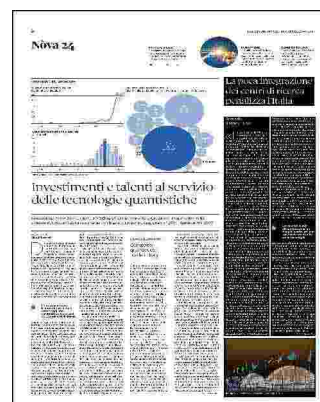
© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Bologna.** Al Tecnopolo è attivo il supercomputer Hpc

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633





## BERGAMO - Imprese attive verso sostenibilità, ambiente, territorio e persone

### Da Confindustria Bergamo, Ance Bergamo e RetImpresa la rete per l'innovazione edilizia

**EDINNOVA** è la Rete per l'innovazione della filiera dell'edilizia promossa da Confindustria Bergamo e Ance Bergamo e supportata da RetImpresa (Agenzia di Confindustria per le aggregazioni e reti d'impresa), con l'obiettivo di favorire la ricerca di base e applicata e il trasferimento tecnologico. **EDINNOVA** si propone di creare una relazione stabile con università ed enti di ricerca, allo scopo di permettere alle società retiste di rimanere aggiornate sugli ultimi sviluppi e di riflettere, valutare ed eventualmente implementare le tecniche e le strategie ora a disposizione grazie al continuo sviluppo di strumenti tecnologici sempre più complessi ed avanzati. All'interno di **EDINNOVA** le imprese si impegnano a sviluppare attività di ricerca precompetitiva e di ricerca industriale ad alto contenuto tecnologico, così da accrescere la propria capacità innovativa.

**EDINNOVA**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



**CONFIDI SYSTEMA!**

**Utile semestrale  
a 1,18 milioni**

Confidi Systema! - intermediario finanziario attivo nel sostegno alle Pmi e ai confidi di riferimento di Confindustria Lombardia, Confagricoltura Lombardia, Confartigianato Lombardia - chiude il primo semestre con un risultato netto di 1,18 milioni di euro. In crescita la base sociale, oggi pari a 70.537 Pmi, con un ammontare di finanziamenti in atto a quota 758 milioni di euro.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



**AMBIENTE**

**Certificati verdi, prezzi più che raddoppiati in due anni**

I certificati verdi, cioè le quote mancanti per compensare la CO<sub>2</sub> in eccesso, hanno generato valori di scambio che oggi hanno si attestano sugli 82 euro: nel 2021 erano a 40 euro. — a pagina 21

# Certificati verdi, prezzi alle stelle Più che raddoppiati in due anni

## Transizione

Per una tonnellata di CO<sub>2</sub> oggi un credito costa 82 euro contro i 4 del 2013

Critiche dalle imprese: impatto sulla competitività senza decarbonizzare

Sara Deganello

La crescita del prezzo dell'anidride carbonica pesa sull'industria italiana. L'Emissions trading system (Ets) dell'Ue, il sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra, per cui ogni operatore dei settori più energivori (tra cui cemento, acciaio, alluminio, ceramica, vetro, chimica) ha un tetto massimo di emissioni consentite oltre le quali deve acquistare sul mercato le quote mancanti per compensare la CO<sub>2</sub> prodotta, ha generato valori di scambio che oggi hanno si attestano sugli 82 euro per ogni tonnellata di CO<sub>2</sub> equivalente dopo avere toccato i 90 all'inizio dell'estate. Dieci anni fa, nel 2013, il prezzo si aggirava sui 4 euro alla tonnellata; nel 2019 era a 20; all'inizio del 2021 a 40. Oggi è pressoché raddoppiato. E la paura è che salga ancora.

«Per l'industria del cemento le quote Ets rappresentano il primo fattore di costo», dice Nicola Zampella, direttore generale di Federbeton. «Per una tonnellata di cemento vengono prodotti 650 kg di CO<sub>2</sub>. Se mol-

tiplichiamo questa cifra per 90 euro alla tonnellata, si arriva a oltre metà del valore del prodotto. Vediamo crescere la quota delle importazioni», osserva Zampella che tra i motivi dell'aumento dei prezzi indica anche l'annuncio della graduale eliminazione delle quote gratuite destinate agli operatori a maggior rischio di delocalizzazione (taglio del 2,5% nel 2026, per arrivare alla scomparsa nel 2034), compresa nella riforma dell'Emissions trading system approvata definitivamente lo scorso aprile dal Consiglio dell'Ue.

«Siamo preoccupati per la corsa dei prezzi delle quote della CO<sub>2</sub>. Crediamo nella decarbonizzazione, ma per noi è diventata un doppio onere: abbiamo stimato investimenti necessari per 4,4 miliardi di euro, a cui si aggiungono 1,4 miliardi di costi, con un ritorno esclusivamente ambientale», sottolinea il direttore generale di Federbeton. «Chiediamo quindi che le risorse raccolte con il sistema Ets - 3,2 miliardi complessivi nel 2022 alle aste del Gse, di cui 120 milioni dal settore del cemento - vengano restituite all'industria per permetterci di investire nella transizione. In sistemi di cattura della CO<sub>2</sub>, per esempio, che è una soluzione su cui un settore *hard to abate* come il nostro sta lavorando. Chiediamo inoltre che il dazio sul carbonio (Cbam, uno strumento contemplato nell'ultima riforma dell'Emissions trading system, ndr) entri in vigore prima possibile, per salvaguardare la competitività delle nostre imprese».

La riflessione di Michele Bianchi, presidente della Federazione Carta Grafica, è sulla stessa linea: «La CO<sub>2</sub> è arrivata a valori alti, che impattano tantissimo sulle aziende. Il problema

del sistema Ets a questi prezzi, in un settore *hard to abate* come quello della carta, è che non ci sono soluzioni tecniche alternative di facile ed economica implementazione. C'è quindi tutto un percorso ancora da individuare, visto che al momento le cartiere usano principalmente il gas per produrre energia elettrica e sviluppare quella termica per asciugare la carta. Pagare le emissioni di CO<sub>2</sub>, senza che queste risorse vengano indirizzate allo sviluppo di soluzioni alternative purtroppo non aiuta la transizione, aumentando il già significativo divario competitivo con altri Paesi europei e globali. In un contesto in cui il costo del credito in espansione forza a essere prudenti negli investimenti da fare».

Dello stesso avviso Giovanni Savorani, presidente di Confindustria Ceramica: «Il prezzo degli Ets ha un impatto negativo. Diventa sempre più difficile investire per crescere. Per esempio, per aggiungere un forno in più bisogna comprare quote. È una tassa ideologica, poco tecnica, che non è utile alla transizione energetica: non ha effetti positivi, e rischia di provocare una forte delocalizzazione, favorendo una produzione in posti dove non c'è. Una multinazionale mette un nuovo forno in America se la ha possibilità, dove non ci sono le quote Ets e il gas costa meno».

«Per decarbonizzare bisogna fare investimenti tecnici e lavorare sulla ricerca, che non ha una data certa per i risultati. Al momento abbiamo bruciatori a idrogeno disponibili e possiamo elettrificare molto di più di quanto fatto finora. Noi investiamo sul risparmio energetico: è uno dei costi principali, il maggiore in questi

ultimi anni. Si cambia un forno con uno che consuma meno, si studiano prodotti con meno massa, più sottili, con meno impatto di CO<sub>2</sub> sia nei trasporti che nei processi», aggiunge il

presidente di Confindustria Ceramica. Le sue richieste coincidono con quelle degli altri settori: «Chiediamo di usare queste risorse per investimenti nella transizione. Chiediamo

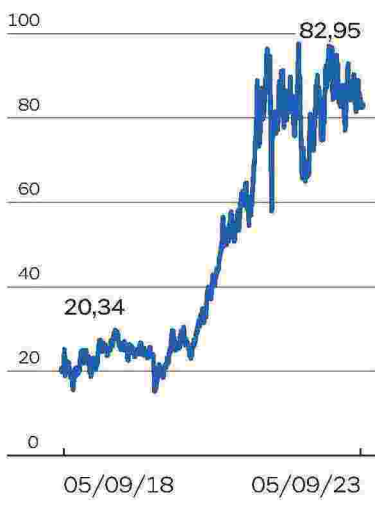
inoltre di dedicare le quote Ets solo agli utilizzatori, senza lasciarle sul libero mercato, soggetto alla speculazione», conclude Savorani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Prezzo dei crediti della CO<sub>2</sub>

Andamento dei prezzi delle quote di emissione che nel sistema Ets compensano ciascuna 1 tonnellata di CO<sub>2</sub> equivalente.

Prezzo spot future



Fonte: elab. Ufficio Studi Il Sole 24 Ore



**Zampella (Federbeton):**  
 «Per l'industria del cemento le quote Ets rappresentano il primo fattore di costo»



**RICHIESTE**  
 Da più settori si chiede di restituire i crediti sulla CO<sub>2</sub> alle aziende, per investimenti green



IMAGOECONOMICA

### Cemento.

Il costo dei crediti della CO<sub>2</sub> è metà del valore del prodotto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





## Medicale

### Ivano Russo sbarca in On Health Care Group

Dalla riforma dei porti alla sanità integrativa: Ivano Russo è il nuovo responsabile delle relazioni istituzionali di ON Health Care Group. Classe 1978, è stato per 15 anni dirigente tra Presidenza del Consiglio dei ministri e diversi ministeri e ha ricoperto funzioni apicali anche in Confetra, Confindustria e Ram Spa. «L'ingresso di Russo rappresenta un importante tassello per l'attuazione del nostro piano strategico – sottolinea l'ad di ONHC Filippo Ceppellini –: con il suo inserimento puntiamo a rafforzare il nostro posizionamento come stakeholder di riferimento nel mondo del welfare aziendale e della sanità integrativa».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



La premier: «Priorità a lavoro e sanità». Giorgetti salta il vertice. Scontro tra Salvini e Gentiloni

# Manovra, stretta sui conti

Baby gang: arresto in flagranza dai 14 anni e l'ipotesi di vietare il cellulare

di **Federico Fubini**  
e **Enrico Marro**

**L**a manovra entra nella fase calda. Stretta sui conti. La premier Meloni indica come priorità la sanità e il lavoro. Vertice senza il ministro Giorgetti. Dal governo pugno duro nei confronti dei minorenni violenti. Tra le misure il sequestro del cellulare a chi è già stato condannato. Previsto anche l'arresto già dai 14 anni.

da pagina 2 a pagina 8

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



**Primo piano** | I conti pubblici

# Giorgetti salta il vertice di maggioranza La linea del Tesoro: prudenza sui conti

Il nodo delle risorse. Dai partiti richieste per 40 miliardi ma è difficile andare oltre la soglia dei 30

**ROMA** È l'uomo che dovrà scrivere la legge di Bilancio. Ma al vertice di ieri tra governo e maggioranza, convocato dalla premier Giorgia Meloni, non c'era. Del resto, sostengono al ministero dell'Economia, Giancarlo Giorgetti non era previsto che partecipasse a una discussione tutta politica e non «una riunione tecnica sulla manovra». Certo, le attese del Tesoro, sono che nel vertice sia passato comunque un messaggio chiaro: le risorse sono poche; la congiuntura internazionale non è favorevole; bisogna fare una legge di Bilancio prudente, perché l'Italia è sempre molto esposta sui mercati per via del suo altissimo debito, e quindi si

## Le stime Ue

Lunedì da Bruxelles arriveranno le stime macro aggiornate per gli Stati della Ue

tratta di scegliere poche priorità sulle quali concentrare i limitati fondi a disposizione.

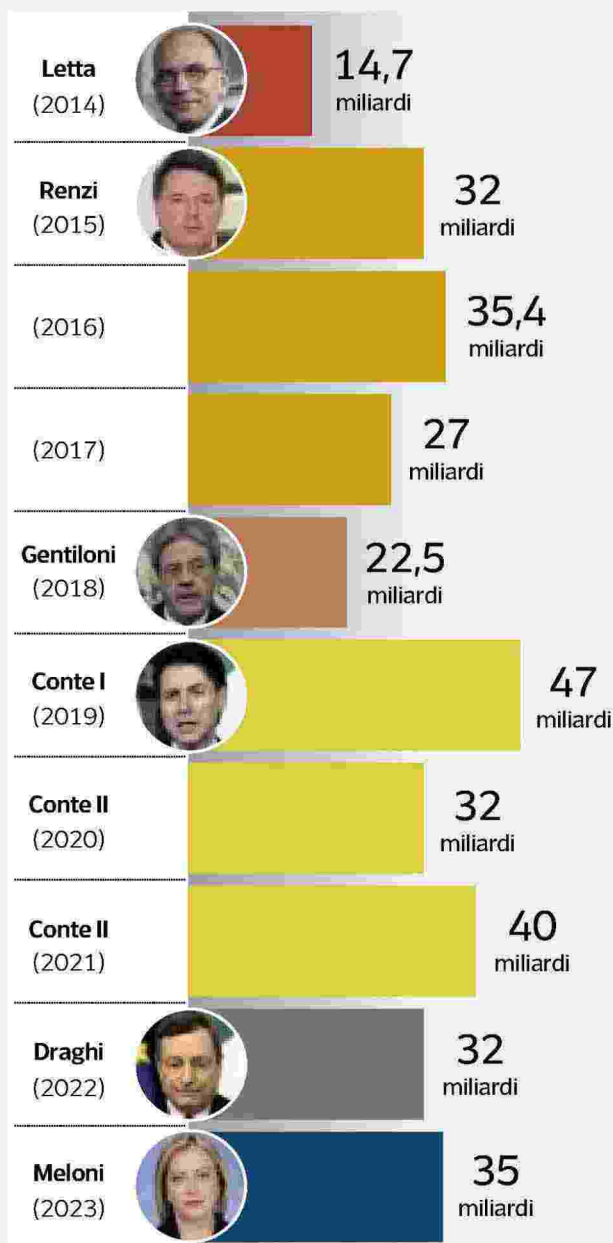
Una volta che questa linea sarà stata condivisa a livello politico (al vertice hanno partecipato anche i due vicepresidenti del Consiglio, Matteo Salvini per la Lega e Antonio Tajani per Forza Italia) Giorgetti sarà disponibile a prendere in considerazione le richieste dei partiti, ma appunto entro un preciso perimetro politico concordato, che non ammetta proposte di bandiera a prescindere dalle necessarie coperture o che pregiudichino la realizzazione delle priorità condivise, a partire dalla conferma del taglio del cuneo sulle retribuzioni medio-basse.

Giorgetti ha anche bisogno di attendere il consolidarsi dei dati economici, da quelli

## Il resoconto

### Le manovre di Bilancio varate dai governi negli ultimi 10 anni

(dati in miliardi di euro)



Fonte: Mef

Corriere della Sera

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





**Ministro**

Il leghista Giancarlo Giorgetti, 56 anni, è ministro dell'Economia e delle Finanze nel governo guidato da Giorgia Meloni. Uno dei primi provvedimenti adottati nell'ambito del suo mandato è proprio la legge di Bilancio 2023. Tra il 2021 e il 2022 ha ricoperto la carica di ministro dello Sviluppo economico nel governo Draghi



sulle entrate a quelli sulle spese, compresa la valanga Superbonus, dove sarà dirimente la decisione di Eurostat su come computare le uscite (se il primo anno, quando si forma il credito d'imposta, o anno per anno, quando si sconta). Se Eurostat confermerà l'indicazione di calcolarla tutta nelle spese dell'anno in cui matura il diritto, e non più spalmata su più anni, si rischia che il deficit di quest'anno, programmato al 4,5% schizzi al 6% del Pil.

Poi, tra un paio di settimane, Giorgetti presenterà la Nade (Nota di aggiornamento al Def dello scorso aprile), che definirà la cornice macroeconomica entro la quale dovrà muoversi la manovra 2024. Allo stato, le richieste avanzate dai partiti in tutti i settori (fisco, previdenza, infrastruttura, ecc.) ammontano a una quarantina di miliardi. Il governo pensa a una manovra da una trentina di miliardi, di cui 20-25 sono tutti da trovare. E balla anche il presunto «tesoretto» di circa 4 miliardi che deriverebbe dalla differenza tra deficit tendenziale

2024, stimato al 3,5% del Pil e il deficit programmatico, che il Def ha fissato al 3,7%. Quattro miliardi di maggior deficit da usare appunto per finanziare la manovra. Che nel Def di aprile sono legati a una stima del Pil per il 2024 pari a +1,5%. Ma gli ultimi dati sulla crescita (-0,4% nel secondo trimestre del 2023) del Pil mettono in discussione sia la stima per quest'anno (+1%) sia quella per il prossimo.

**La parola**

**NADEF**

La Nade, o Nota di aggiornamento al Def, è il documento che aggiorna le previsioni economiche e finanziarie e gli obiettivi programmatici contenuti, appunto, nel Def (Documento di economia e finanza). Il Governo lo presenta ogni anno, entro il 27 settembre, a Camera e Senato

Giorgetti sembra orientato a confermare il +1%. Qualche dubbio in più c'è sull'1,5%. Se dovesse ridurre la previsione per il 2024, dovrebbe rivedere anche il tendenziale del deficit, che salirebbe rispetto al 3,5%, avvicinandosi pericolosamente al 3,7% programmatico, mangiandosi appunto il tesoretto. A meno di non alzare di qualche decimo di punto il programmatico e ripristinare così un cuscinetto di finanziamento in deficit della manovra. La tentazione c'è, ma si tratterebbe di affrontare un duro braccio di ferro con la commissione Ue, già allarmata per un deficit che si mantiene ben sopra il 3% del Pil.

Lunedì, da Bruxelles, arriveranno le stime macro aggiornate per gli Stati membri della Ue. E potranno influenzare le previsioni che il ministro scriverà nella Nade, da presentare entro il 27 settembre, in particolare per il Pil, il deficit e il debito del 2024. Solo allora si capiranno gli effettivi spazi di manovra per la prossima legge di Bilancio.

**Enrico Marro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





**Primo piano** | Il governo

# Multe, Daspo urbano e arresto dai 14 anni Ma i ministri si dividono sullo stop ai cellulari

Oggi in Consiglio dei ministri il provvedimento contro le baby gang

**ROMA** Si profila l'arresto per i minori, dai 14 anni in su, colti in flagranza di reato per reati come spaccio di stupefacenti e violenza al pubblico ufficiale. Potrebbe essere questa la misura più immediata nel contrasto alla criminalità giovanile che il governo inserirà oggi nel decreto Caivano quando dalle bozze, sulle quali ieri la maggioranza si è confrontata, si passerà al testo definitivo. Decidendo quali proposte, tra le molte formulate ieri — dall'estensione del Daspo urbano ai 14enni e dall'ammonimento ai 12enni via via fino al divieto di cellulari, sul quale i ministri si sono divisi e che adesso sembra sfumato — entrerà o uscirà dal decreto. Assieme al piano da 30 milioni di euro per Caivano e il commissario ad hoc.

Ma soprattutto si deciderà se far scendere l'imputabilità dei minori, dagli attuali 14 ai 12

anni. Ancora ieri se ne è discusso. La Lega preme. «Da papà penso che abbassare l'età per essere imputabili dai 16 anni in giù è assolutamente utile», ha detto ieri il vicepremier Matteo Salvini. Sottolineando che «il 14enne di oggi che gira con pistole e coltelli non è lo stesso di 30 anni fa, è capace di intendere e di volere e se sbaglia deve pagare come uno di 50 anni». Ad ampliare la riflessione la presidente leghista della commissione Giustizia Giulia Bongiorno convinta che i ragazzi, anche attraverso i social, «crescano più in fretta» e che la loro non imputabilità sia sfruttata dalla malavita. L'ipotesi di una modifica all'articolo 97 del codice penale che fissa a 14 anni la soglia di non imputabilità non c'era nell'ultima bozza circolata ieri. Si vedrà oggi.

Non c'era neanche la stretta per i minori nell'accesso ai siti

porno. C'erano invece le pene più severe per il possesso di armi e di droga di «lieve entità». «Garantiamo più sicurezza nelle città», spiegava dal Viminale il ministro Matteo Piantedosi definendo «crescente e preoccupante» l'uso di armi da parte di giovanissimi. C'era la nascita di un osservatorio sulla devianza minorile e l'oblio online per le vittime. Su questo tema ieri la Camera ha approvato all'unanimità la legge anti-bullismo che istituisce la Giornata del rispetto per il 20 Gennaio, in onore di Willy Monteiro. Nella bozza del dl Caivano anche un percorso più severo di reinserimento e rieducazione dei minori condannati che prevede «lo svolgimento di lavori socialmente utili o la collaborazione a titolo gratuito con enti no profit o attività a beneficio della comunità» per 1-6 mesi. Il Daspo e l'avviso orale del questore e l'am-

monimento per i 14enni scatterebbero in caso di risse, violenze e minacce anche senza querela o denuncia. Per reati che prevedono la reclusione fino a 5 anni, ammonimento previsto anche per i 12enni. Rischiano fino a 1.000 euro di multa i genitori dei 12-14enni ammoniti. Per quelli che «omettono senza giusto motivo di far impartire al figlio l'istruzione obbligatoria» ci sono fino a 2 anni di carcere. Critica l'opposizione. Per la dem Simona Malpezzi «preoccupa l'impostazione solo sanzionatoria e punitiva». Per Ilaria Cucchi (Avs) «inasprire le pene per i minori è pura follia». E per il sindacato degli agenti penitenziari Uilpa «l'imputabilità sotto i 14 anni ingenererebbe ulteriori difficoltà gestionali e di coesistenza fra fasce d'età e livelli di maturazione notevolmente diversi».

**Virginia Piccolillo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Le opposizioni

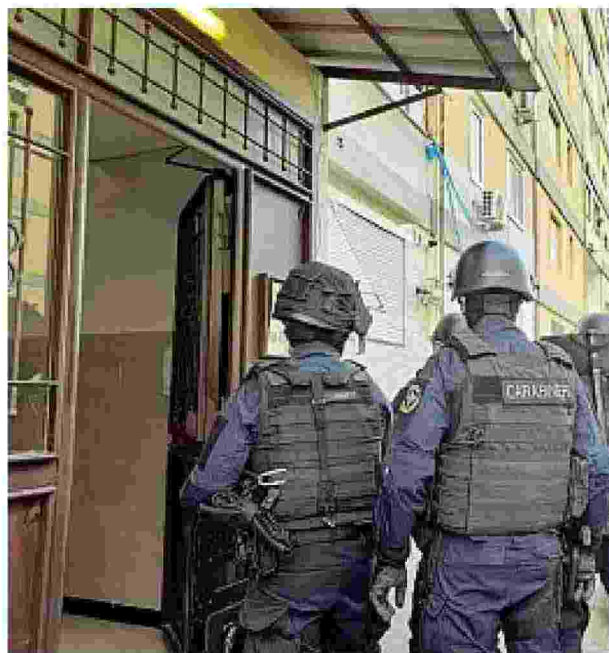
Malpezzi (Pd): solo sanzioni e punizioni  
Cucchi (Avs): inasprire le pene ai minori? Follia

**Gli episodi**



**Due ragazzine violentate, la premier a Caivano**

✓ Dopo lo stupro di due cuginette di 10 e 12 anni da parte di un gruppo di ragazzi anche minorenni, la premier Giorgia Meloni, il 31 agosto si è recata a Caivano, nel Napoletano (nella foto con il prete anti-Camorra don Maurizio Patricello) come segnale di presenza dello Stato. Lo stesso giorno a Napoli un sedicenne uccide Giovanbattista Cutolo, musicista di 24 anni con un colpo esploso durante una lite per un parcheggio



**Controlli, arresti: scatta il blitz interforze**

✓ Dopo le misure anticipate dalla premier durante la visita a Caivano all'alba del 5 settembre proprio nel comune napoletano è scattato un blitz delle forze dell'ordine, che ha visto impegnati 400 uomini: molti i controlli e le perquisizioni, 55 gli arresti. Oggi il Consiglio dei ministri varerà alcune misure legate alla sicurezza e alla violenza giovanile che prendono le mosse dai recenti casi di cronaca



**Palermo, video in chat dello stupro di gruppo**

✓ Da Palermo un'altra storia di cronaca che scuote l'opinione pubblica: i fatti risalgono a inizio luglio, una 19enne viene violentata in un cantiere abbandonato da un gruppo di sette giovani fra i 18 e i 22 anni, poi arrestati. Lo stupro è stato filmato e il video è circolato nelle chat del gruppo. Le immagini sarebbero state anche inviate ad alcune persone «esterne»



**La città manifesta, attacchi web alla vittima**

✓ A Palermo diverse manifestazioni a sostegno della vittima dello stupro e contro le posizioni espresse da alcuni ragazzi che hanno partecipato alla violenza. L'ultimo corteo solo pochi giorni fa e tutto al maschile. Nonostante questo, la vittima ha subito diversi attacchi via web. Dopo lo sconcerto e l'abbandono dei social, la giovane ha scritto in una lettera: «Devo andare avanti»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





**Le misure**

**Il testo esaminato**

Ieri il pre Consiglio dei ministri ha esaminato la bozza del provvedimento contro il disagio giovanile e la criminalità minorile. Si profilerebbe l'arresto per i minori dai 14 anni colti in flagranza di reato per spaccio e violenza a pubblico ufficiale

**Il questore e l'avviso orale**

La bozza prevede che il questore possa rivolgere l'avviso orale dai 14 anni in su: se il minore è condannato, anche con sentenza non definitiva, per delitti contro la persona, il patrimonio, inerenti ad armi o droga, il questore può proporre al tribunale il divieto di usare internet e cellulare

**Multa ai genitori fino a mille euro**

Il questore potrebbe ammonire il minore dai 12 anni per reati che prevedono la reclusione fino a 5 anni. Rischiano fino a 1.000 euro di multa anche il genitore dei 12-14enni ammoniti, «salvo che non provi di non aver potuto impedire il fatto»

**La sicurezza pubblica**

Il Daspo urbano, l'avviso orale del questore e l'ammonizione per i 14enni scatterebbe in caso di risse, violenze e minacce tra minori, anche senza querela o denuncia. Con il Daspo, il questore può interdire l'accesso a un Comune dai 6 mesi ai 4 anni

**Figli senza scuola, si rischia il carcere**

Il testo abrogerebbe l'articolo del codice penale che prevede una multa di 30 euro e ne aggiunge uno nuovo che punisce fino a 2 anni di carcere genitori o responsabili del minore che omettano «di impartirgli o di fargli impartire l'istruzione obbligatoria»

**La parola**

**RIEDUCAZIONE**

La bozza del decreto introduce un «percorso di rieducazione del minore». Il pm, nel caso di reati con pena non superiore a 5 anni di carcere, notifica al minore e a chi esercita la responsabilità genitoriale l'istanza di definizione anticipata del procedimento a condizione che il minore «acceda a un percorso di reinserimento e rieducazione» che preveda per un periodo da uno a sei mesi lavori socialmente utili, il volontariato con enti no profit o altre attività a beneficio della comunità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



## Primo piano | I conti pubblici

# Superbonus, nel mirino il Ragioniere dello Stato «Costerà 150 miliardi»

### Visco: la misura doveva finire presto, non può essere permanente

**ROMA** «Il Superbonus doveva finire presto. Il fatto che sia andato avanti così, addirittura che sia cresciuto, e forse c'erano meccanismi un po' strani, lo abbiamo detto noi, lo ha detto l'Ufficio parlamentare di Bilancio... Ma era abbastanza chiaro». Anche la Banca d'Italia, con il governatore Ignazio Visco, contesta, e duramente, la gestione del Superbonus 110% per le ristrutturazioni edilizie. Doveva essere solo una spinta temporanea per la ripresa economica dopo il Covid, ma le agevolazioni sono state prorogate creando problemi anche per l'inflazione dice Bankitalia. Oltre che per i conti pubblici, dove si è aperta una falla che nessuno aveva previsto, e che sta mettendo sulle spine il Ragioniere Generale dello Stato, Biagio Mazzotta, cui compete la valutazione del costo delle misure governative.

Dai 35 miliardi della stima iniziale di tiraggio del 110% si è passati a maggio di quest'anno a 67 miliardi, e con l'aggiornamento dei conti di fine settembre rischia di salire oltre i 90. Se bastano, perché secondo l'Istituto di ricerca Nomisma, ascoltato ieri alla Camera in Commissione Am-

biente, «il costo pubblico del Superbonus arriverà, secondo le nostre stime, a 140-150 miliardi di euro».

I nuovi dati di Enea sul Superbonus, relativi a fine agosto, confermano una crescita continua. In un mese sono stati avviati 3.356 nuovi interventi con il 110%, per altri 3 miliardi di euro, quasi tutti nei condomini. Dove i cantieri, per giunta, sono ancora molto in ritardo, con ancora 12 miliardi di lavori da fare da qui a fine anno, quando scade il termine, a meno di una proroga che il governo sta seriamente considerando. Da inizio anno sono state avviate 66 mila pratiche 110%: il valore degli interventi ammessi è cresciuto da 62 a 85 miliardi. Cui si sommano 26 miliardi di Bonus facciate e 26 di altri bonus edilizi.

Un incubo per il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, perché la spesa appare ormai fuori controllo, ed ipotesi le manovre di bilancio dei prossimi tre anni. Per questo, sia nel governo che nella maggioranza, sta crescendo sempre più il nervosismo nei confronti della Ragioneria, accusata di aver sbagliato clamorosamente le previsioni. In

una fase cruciale, a pochi giorni dalla nuova manovra di bilancio, che si annuncia molto difficile, il controllore dei conti pubblici, che deve certificare la copertura di tutti i provvedimenti di spesa, è dunque nel mirino.

Secondo la Banca d'Italia l'errore è stato quello di mantenere in vita il 110%. «Ci sono stati interventi necessari durante la pandemia, ma non possono essere strumenti permanenti, in atto, nel tempo da mantenere» dice Visco, aggiungendo un nuovo elemento alle critiche, l'impatto sui prezzi. «Il contributo della finanza pubblica alla disinflazione — sottolinea Visco — è sostanzialmente quello di non continuare a spingere, una volta che l'effetto della pandemia è andato via».

Accertato il danno sui conti e sui prezzi, il governo deve comunque uscire dall'impasse, e sta già lavorando ad una riforma radicale dei bonus per l'efficientamento energetico, ai quali non può rinunciare senza pregiudicare gli obiettivi di risparmio energetico e di tutela ambientale. Sarà costato un'enormità al bilancio pubblico, ma l'impatto del Superbonus sul risparmio

energetico, sull'occupazione e sull'economia è innegabile. Sempre secondo Nomisma l'incentivo, senza contare la crescita degli ultimi mesi, ha già permesso di riqualificare il 4% del parco immobiliare italiano, consentendo un risparmio alle famiglie sulle bollette di 30 miliardi. «Mille euro per singola unità immobiliare» dice Marco Mercatili, secondo il quale il solo 110% avrebbe avuto «un effetto diretto, indiretto e indotto sull'economia pari a 200 miliardi di euro».

Per il presidente dell'Enea, Gilberto Dialuce, ascoltato sempre ieri dalla Camera, i bonus per l'efficienza energetica hanno consentito, solo nel 2021, di risparmiare 2.600 gigawattora. Dal 2007 quando vennero introdotti i primi bonus per le ristrutturazioni edilizie il risparmio è stato di 22.600 gigawattora. «Dal nostro punto di vista sarebbe opportuno — dice — mantenere gli incentivi per la riqualificazione energetica, con regole chiare e stabili ed un riordino delle misure di sostegno, da tarare sul risparmio energetico effettivo che si otterrà».

**Mario Sensi**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA





**A Milano**

Il governatore della Banca d'Italia Ignazio Visco all'incontro su «Il futuro dell'inflazione», ieri all'Ispi a Palazzo Clerici, Milano. «Il Superbonus sarebbe dovuto finire presto», ha detto il governatore

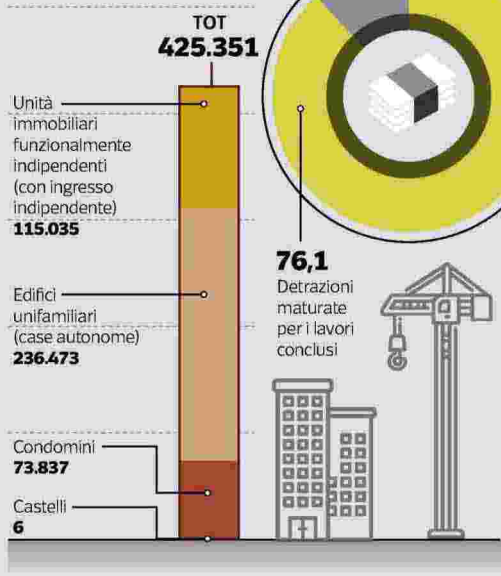
**Le stime**

Dalla stima iniziale di 35 miliardi alla revisione che arriva a 90 miliardi

**Quanto è costata l'agevolazione**

Dati nazionali al 31 agosto 2023

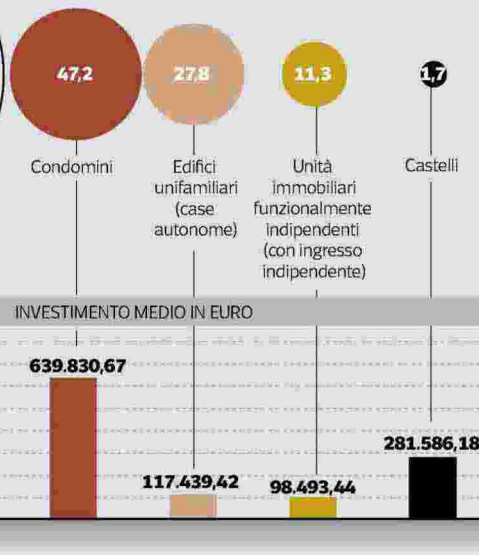
NUMERO DI EDIFICI



Fonte: Enisa

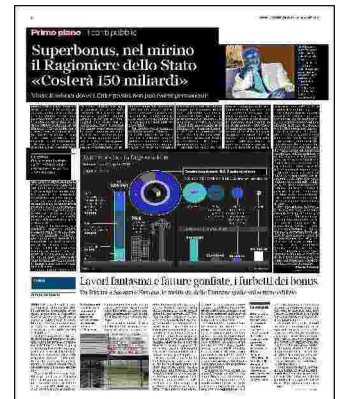
**Totale investimenti 86,3 miliardi di euro**

COSÌ LE SPESE PER TIPO DI IMMOBILE (dati in miliardi di euro)



Corriere della Sera

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



# Intelligenza artificiale, Grillo «parla» cinese Video pro Via della Seta «E pure del Basilico»

## Il fondatore del M5S: Pechino al centro del futuro

**MILANO** Una nuova provocazione e molte voci che lo tirano in mezzo alla mischia dei Cinque Stelle. Beppe Grillo ricompare sulla scena e lo fa a suo modo. Il garante M5S posta sul proprio blog un video in cui parla cinese. In realtà, il filmato è stato realizzato con il contributo dell'intelligenza artificiale, uno dei nuovi cavalli di battaglia del fondatore del Movimento, che sta supportando l'utilizzo delle nuove tecnologie. Quanto a quello che dice, quello di Grillo è un intervento pro Pechino che giunge all'indomani di un'altra presa di posizione simile — stavolta sulle rinnovabili — da parte dello showman ligure. «La robotica, l'intelligenza artificiale, la velocità della tecnologia stanno cambiando ogni cosa intorno a noi», dice Grillo in cinese. E prosegue: «E la Cina è al centro di tutta questa rivoluzione.

Non possiamo far finta di niente».

In un contesto geopolitico in cui il rapporto con Pechino viene ponderato con attenzione sia dal governo sia dagli altri Paesi occidentali e in cui si è evocato anche lo stop alla Via della Seta (l'intesa siglata dal governo gialloverde, ndr), Grillo calca la mano: «Sono stato invitato dall'ambasciatore cinese a Roma, Jia Guide, perché voleva sapere cosa pensassi io, della Cina». E conclude: «Da buon genovese, ho chiesto all'ambasciatore di investire nel basilico genovese, perché auspico in un accordo che veda "La Via della Seta" congiungersi con "La Via del Basilico", sarebbe fantastico!». Poi il garante stellato ironizza: «P.s.: appena ho finito di registrare mi hanno liberato». La provocazione non ha però echi politici.

Se gli altri partiti sono cauti nel replicare allo showman, i Cinque Stelle invece guardano a Grillo ma con altri intenti. Da settimane si rincorrono voci di pressioni sul garante per dei cambiamenti alla regola del terzo mandato. Ci sono stati contatti telefonici con diversi big, che stanno provando a sondare il terreno per convincere il fondatore — per ora irrimovibile — ad aprire alla possibilità di concedere qualche deroga in vista delle Europee. Contatti serrati che al momento non hanno prodotto una svolta. «Così non avremo nomi calati dall'alto, ma personalità che hanno fatto la storia del Movimento e che potrebbero avere maggiore appeal nella nostra base», dice uno stellato. Tra i papabili ci sono Roberto Fico (per il Sud), Paola Taverna (per il Centro), Stefano Buffagni (per il Nord

Ovest) solo per citare qualche nome. Grillo, così come i vertici contiani, non sembra molto incline a possibili aperture su questo fronte, mentre su candidature a sindaco e governatore la strada pare in discesa.

I rumors sui nomi che circolano nelle ultime settimane per la corsa alle Europee vedono accreditati l'ex presidente Inps Pasquale Tridico, l'ex direttore di *Avvenire* Marco Tarquinio e il professor Livio De Santoli (già candidato alle Politiche nel listino promosso da Conte ma non eletto). La partita interna viene seguita con particolare attenzione dai parlamentari al secondo mandato: la truppa è sempre più inquieta e potrebbero esserci manifestazioni di insofferenza nei prossimi mesi.

Intanto c'è chi fa notare che Conte ha dichiarato di non voler correre a giugno: «Chissà come mai...».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sul web

di Emanuele Buzzi



**Il frame** Beppe Grillo, 75 anni, garante M5S, nel video postato sul suo blog

## La parola

### INTELLIGENZA ARTIFICIALE

È il processo attraverso cui le macchine e i sistemi informatici sono in grado di simulare capacità umane come il ragionamento, l'apprendimento, la pianificazione e la creatività, ma anche le percezioni visive e spazio-temporali. Grazie all'AI è possibile rendere le macchine in grado di imparare dagli errori e migliorare

### Il terzo mandato

È pressing sul garante per cancellare la regola del terzo mandato in vista delle Europee

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633





Il punto militare

di **Andrea Marinelli**  
e **Guido Olimpio**

# Bucarest tra dubbi e cautele: corsa a evitare il rischio di un intervento della Nato

## Il ministro Tilvar: «Non possiamo parlare di attacco»

**D**a lunedì gli ucraini sostenevano di avere le prove fotografiche dell'esplosione di un drone russo in Romania, e per due giorni le autorità di Bucarest hanno negato «categoricamente» qualsiasi incidente. Alla fine, il ministro della Difesa Angel Tilvar ha confermato ieri che i resti di un drone Shahed sono stati effettivamente rinvenuti sul territorio romeno: il ministro ha visitato il delta del Danubio, al confine con l'Ucraina, annunciando il ritrovamento di diversi frammenti che ora saranno analizzati per capirne l'origine.

Il drone potrebbe essere stato usato per colpire domenica notte la città ucraina di Izmajil, dall'altro lato del fiume, diventata un bersaglio per i russi — è stata colpita di nuovo ieri —

da quando Kiev ha deviato sul suo porto le rotte del grano dopo il mancato rinnovo dell'accordo sulle esportazioni agricole. Se fosse confermato che si tratta di un drone russo, ha aggiunto il presidente Klaus Iohannis, si tratterebbe di una «seria violazione» della sovranità romena, sarebbe «completamente inammissibile».

Le autorità di Bucarest non hanno offerto spiegazioni per l'improvvisa ammissione, ma il ministro Tilvar ha precisato in un'intervista che i frammenti ritrovati non rappresentavano in alcun modo una minaccia per il suo Paese, che ospiterà uno dei centri per il programma di addestramento ai caccia F16 degli ucraini «Non ci fa felici», ha detto, «ma non possiamo parlare di attacco. Dobbiamo saper di-

stinguere fra un atto d'aggressione e un incidente».

La precisazione di Tilvar è un passaggio cruciale per scongiurare il rischio di un intervento «obbligato» della Nato, di cui la Romania fa parte dal 2004. Se si ritenesse vittima di un attacco, infatti, Bucarest potrebbe invocare l'articolo 5 del Trattato dell'Alleanza atlantica, che prevede l'assistenza militare dell'intera Nato nel caso un membro venga attaccato: una misura di difesa collettiva che finora è stata invocata soltanto una volta dagli Stati Uniti, dopo l'11 settembre 2001, e che ora avrebbe portato l'intera Alleanza in guerra con la Russia.

Un episodio simile si era già verificato nella notte fra il 15 e il 16 novembre, quando dei missili di fabbricazione russa

erano caduti in Polonia, non distante dal confine con l'Ucraina, uccidendo due agricoltori. Il presidente polacco Andrzej Duda e quello ucraino Volodymyr Zelensky avevano immediatamente lanciato l'allarme, che aveva raggiunto Babilonia — dove era in corso il G20 — alle 3 del mattino.

La Polonia, che dopo l'invasione russa ha formato una stretta collaborazione con Kiev, aveva ventilato la possibilità di appellarsi all'articolo 5, ma in poche ore l'intelligence militare americana era riuscita a stabilire che si era trattato di un incidente. In seguito era emerso che quel razzo era sì di produzione russa, ma era stato sparato dalla contraerea di Kiev ed era finito oltreconfine per errore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA







L'AFFONDO DELL'EX PREMIER

## Draghi: sui bilanci la Ue non torni a vecchie regole

di **Giuliana Ferraino**

Per rilanciare l'economia dell'eurozona occorrono «nuove regole e più sovranità condivisa». Così Mario Draghi, ex presidente della Bce ed ex presidente del Consiglio, sull'*Economist*. Le strategie di affidarsi all'America per la sicurezza, alla Cina per l'export e alla Russia per l'energia, ha scritto, sono inaccettabili.

a pagina 10

**Primo piano** | Roma e Bruxelles

# Patto di stabilità, interviene Draghi «Nella Ue servono nuove regole»

L'ex premier all'*Economist*: l'unione fiscale richiede maggiore condivisione di sovranità

**MILANO** Mario Draghi interviene sul negoziato per la riforma del Patto di stabilità, da approvare entro fine anno, per evitare che dal prossimo gennaio vengano applicate le vecchie regole, sospese durante la pandemia, ma ormai inadeguate alle nostre sfide comuni, aprendo le porte a un'unione fiscale. «Scivolare passivamente nelle vecchie regole fiscali sarebbe il peggior risultato possibile», scrive Draghi in un intervento su *The Economist*, dove notoriamente gli articoli non sono firmati. Ecco perché l'Europa ha bisogno di «nuove regole e una maggiore condivisione della sovranità», sostiene l'ex premier.

Le regole di bilancio dovrebbero essere sia rigorose, per garantire la credibilità nel medio termine, sia flessibili, per consentire ai governi di

reagire a choc imprevisti, afferma Draghi. Notando che «le regole attuali non sono né l'una né l'altra cosa, e portano a politiche troppo lasche nei periodi di boom e troppo rigide nei periodi di crisi». La proposta della Commissione europea contribuirebbe a risolvere il problema della prociclicità (misure che accentuano le fluttuazioni del ciclo economico, aggravando le fasi recessive). Ma anche se venisse pienamente attuata, «non scioglierebbe del tutto il compromesso tra regole rigide e flessibilità».

La soluzione è trasferire «più poteri di spesa al centro». Il problema infatti non è più quello di evitare i trasferimenti da un Paese forte a uno debole, ma di allineare la spesa federale e gli incentivi fiscali al perseguimento degli obiettivi comuni, per poter

competere a livello globale e affrontare le sfide attuali, come sta facendo l'amministrazione Biden. L'Europa potrebbe raggiungere un equilibrio simile a quello americano, se parte degli investimenti necessari agli obiettivi comuni — dalla lotta al cambiamento climatico alla difesa — fossero compiuti a livello federale. Come del resto è successo durante la pandemia con il piano che ha stanziato 750 miliardi per la transizione verde e la digitalizzazione. «L'assunzione di prestiti e la spesa a livello federale porterebbero a una maggiore efficienza e a un maggiore spazio fiscale, in quanto i costi di indebitamento aggregati sarebbero più bassi», spiega l'ex presidente Bce. Mentre le politiche fiscali nazionali potrebbero concentrarsi «sulla riduzione del debito e sull'accumulo di

riserve per i periodi difficili». Tali riforme significherebbero «mettere in comune una maggiore sovranità e richiederebbero quindi nuove forme di rappresentanza e di processo decisionale centralizzato», scrive. Avvertendo che con l'allargamento dell'Ue ai Balcani e all'Ucraina dovremo «evitare di ripetere gli errori del passato, espandendo la periferia senza rafforzare il centro, altrimenti rischiamo di diluire l'Ue anziché metterla in condizione di agire».

Le strategie che hanno assicurato prosperità e sicurezza all'Europa in passato — la dipendenza dall'America per la sicurezza, dalla Cina per le esportazioni e dalla Russia per l'energia — oggi sono diventate «insufficienti, incerte o inaccettabili», riconosce Draghi. Perciò «l'unica strada un'unione più stretta».

**Giuliana Ferraino**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



## L'accordo

● Il Patto di stabilità è un accordo tra i Paesi membri dell'Ue. Richiede il rispetto di alcuni parametri di bilancio e ruota attorno a due punti fondamentali: il deficit pubblico non deve superare il 3% del Pil e il debito pubblico non deve superare il 60% del Pil. In alternativa, prevede che «il divario tra il debito di un Paese e il riferimento del 60% deve essere ridotto di un ventesimo all'anno», come media di un triennio



**Il profilo**  
Mario Draghi, 76 anni, economista, premier (tra il 2021 e il 2022), presidente della Bce (dal 2011 al 2019), governatore della Banca d'Italia (da fine dicembre 2005 al 2011) e direttore generale del Tesoro (dal '91 al 2001)



Online L'intervento di Mario Draghi su *The Economist*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



Il caso

# Salvini attacca Gentiloni “Gioca contro l’Italia” Tacciono gli alleati insorge l’opposizione

di Rosaria Amato

**ROMA** – Gentiloni “commissario straniero”. Matteo Salvini non fa nomi, ma intervenendo a Roma a un convegno di Acea afferma: «In questo periodo ho avuto l'impressione di avere un commissario europeo che giocava con la maglietta di un'altra nazionale. Più che dare suggerimenti, elevava lamenti e critiche». Una descrizione che non può che riferirsi al commissario Ue per l'Economia, unico italiano nell'esecutivo di Bruxelles. E infatti la replica dello stesso Gentiloni al leader della Lega e ministro delle Infrastrutture non tarda ad arrivare: «Il commissario italiano ha la fiducia del governo italiano “per definizione”», afferma, rispondendo a una domanda di Marco Damilano al Festival della Politica, a Mestre.

A stigmatizzare le affermazioni del vicepremier subito i leader e gli esponenti dell'opposizione, mentre il resto della maggioranza (Lega esclusa) tace. Il primo a rispondere per le rime a Salvini è Benedetto Della Vedova, deputato di +Europa, che chiama in causa la premier: «Mi chiedo se Meloni condivide l'attacco sgangherato del suo vice Salvini al Commissario europeo per gli affari economici Paolo Gentiloni». Subito dopo arriva il leader di Azione Carlo Calenda: «A differenza di Salvini, Gentiloni è una persona seria, preparata, che ha dimostrato un grande senso delle istituzioni italiane e europee. È anche “un gentiluomo” nel senso antico della parola».

«Solito schema: la destra non trova soluzioni e allora cerca nemici - afferma la segretaria del Pd Elly Schlein -. Il governo che attacca Gentiloni è la dimostrazione che di fronte ai problemi economici e sociali del Paese chi lo sta governando

non ha idea di come affrontarli». Il capogruppo del Pd al Senato Francesco Boccia ribatte con una metafora calcistica, usata però al contrario: «Gentiloni è il centravanti della nostra squadra in Europa». E, parlando di “magliette”, definisce Salvini «uno che era abituato a mettere la maglia di Putin e giocare un anno per la Russia, un anno per l'Ungheria, un anno per la Polonia».

Ma a ribadire che l'attacco di Salvini è deliberato e non venuto fuori per caso, arriva una nota congiunta dei capigruppo della Lega di Camera e Senato, Riccardo Molinari e Massimiliano Romeo: «Gentiloni è commissario europeo solo del Pd o di tutti gli italiani? Le sue dichiarazioni assomigliano più a quelle di un esponente di sinistra alla festa de l'Unità che a quelle di un Commissario europeo italiano che dovrebbe anche curare gli interessi del nostro Paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





Intervista al titolare, Franco Sirianni

# “Quello era un lavoro banale La mia Sigifer non mette fretta a pagare sempre otto ore a turno”

di Elisa Sola

**BORGO VERCELLI** – «Quella notte ero lì. Venticinque minuti dopo che mi hanno detto al telefono «è successa una strage». Sono arrivato in stazione. Mi sono messo su quel binario. Ho visto tutto. E ho pianto». Le palpebre pesanti di chi non dorme da molte notti. Gli occhiali che scivolano sul naso mentre lo sguardo va giù, in basso, per ricordare la notte che ha sconquassato la vita di cinque famiglie. E di un'azienda. La sua. Franco Sirianni, il manager della Si.gi.fer, la ditta di Borgo Vercelli dove erano assunti i cinque manutentori delle ferrovie travolti il 30 agosto dal treno, parla a voce bassa. In auto, mentre esce dalla sua casa di Borgo Vercelli. Fuma due sigarette di seguito. Ogni tanto si conmuove. A volte gli manca il fiato.

**Signor Sirianni, era una prassi iniziare a lavorare sui binari senza autorizzazione?**

«Ma no. Non è assolutamente una cosa normale. Per noi la sicurezza è sempre stata al primo posto. I ragazzi lo sapevano. Io non volevo nemmeno che usassero il cellulare durante i lavori, se non potevano distrarsi. Sono stufo di leggere certe cose che si scrivono di me. Che io non penso alle famiglie. Se sono il primo che è arrivato là...».

**Cosa ricorda di quella notte?**

«Stavo dormendo. Il mio direttore tecnico, Christian Geraci, mi ha chiamato due volte. La prima telefonata non l'ho sentita perché dormivo. Alla seconda ho risposto. Mi ha detto: “Qui è successa una strage”. Mi sono precipitato là. Quella scena non si può descrivere».

**A cosa ha pensato?**

«Pensato? Ho pianto. Non so nemmeno io come mi sento. Era un lavoro banale. C'era la scorta. Non capisco».

**Conosceva tutti e i cinque gli operai?**

«Alcuni di vista, altri di più. Kevin era arrivato da poco, il fratello lo conosco da più tempo. Con Giuseppe Lombardo abbiamo lavorato insieme nei cantieri per 25 anni. Anche io sono un ferroviere. La mia è una famiglia di ferrovieri».

**E poi cosa è successo?**

«Non trovavano i documenti degli operai, per ovvie ragioni. La polizia continuava a chiedermi i loro tesserini. Dopo 20 minuti ho parlato col fratello di Kevin. Poi la polizia mi ha bloccato e mi ha detto di non dire niente alle famiglie».

**Adesso vorrebbe cercare i familiari?**

«Vorrei, ma non ho nemmeno i numeri di tutti. Avevo i cellulari dei lavoratori, non dei parenti».

**Pensa di fare una raccolta fondi per chi ha perso i propri cari?**

«Io penso tutti i giorni a delle cose ma non le dico perché se no mi strumentalizzano. Ma ho la coscienza pulita. Per tutto».

**Qualcuno sostiene che gli operai non fossero qualificati per stare su quel binario.**

«Non è così. Quei ragazzi avevano i titoli per lavorare, ho letto cose assurde. C'era Andrea Gibin, capo squadra da tanti anni, c'era Michael Zanera, saldatore qualificato. Hanno fatto i corsi per Rfi entrambi ed erano in regola».

**E gli altri?**

«Era tutto a posto. Per spalare nella massicciata comunque non serve un titolo speciale, lo può fare chiunque. E quello, comunque, era un lavoro semplice».

**Cosa intende?**

«Parlo da ferroviere. Corriamo sempre dei rischi, ma rispetto ad altri era un lavoro banale. Da un'ora

e mezza. C'era la scorta di Rfi. Bastava una sola squadra. Non capisco, davvero».

**Ha visto il video in cui Kevin Laganà si riprende sul binario?**

«Solo l'inizio. I primi minuti. Poi ho pianto e mi sono dovuto fermare. Riesco solo a piangere».

**È una prova importante, perché si sente dire “se passa un treno buttatevi di lato...”, non crede?**

«Me lo hanno detto. Ripeto, non sono riuscito a guardarlo».

**È stato detto che i manutentori devono lavorare in fretta, perché se si tarda si pagano penali. È così?**

«Per me è uguale se i miei finiscono in due ore o in quattro il lavoro. Non cambia niente perché io li pago sempre otto ore a turno. Quella notte, se fosse passato un treno non previsto, bastava firmare un foglio, che ti dà Rfi, e scrivere che non c'era la possibilità di lavorare. Sarebbero stati tutti pagati lo stesso».

**Quindi i suoi cinque dipendenti, potevano stare su quel binario?**

«Ripeto, io ho la coscienza pulita. So, come azienda, di averla».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Manager**

Franco Sirianni, titolare della Sigifer, l'azienda di Borgo Vercelli





L'INTERVISTA

Claudio Durigon

# “L'aumento delle pensioni minime si farà Landini sciopera prima di vedere il testo”

Il sottosegretario al Lavoro: “Stop all'indicizzazione degli assegni più alti”

**LUCAMONTICELLI**  
ROMA

**Q**uota 103, taglio del cuneo, pensioni minime più alte anche con una «redistribuzione» dell'indicizzazione. Claudio Durigon, sottosegretario al Lavoro della Lega, tratteggia le priorità della manovra. Lo sciopero della Cgil? «Landini l'ha annunciato da mesi, è pretestuoso».

**Arriva un altro anno di Quota 103?**

«È l'inizio del percorso di Quota 41 come avevamo chiesto. Molto probabilmente avremo Quota 103 anche nel 2024 e questo consentirà a chi ha 62 anni e 41 di contributi di andare in pensione anticipatamente».

**La promessa elettorale di superare la Fornero si scontra con la realpolitik?**

«La priorità di quest'anno è il taglio del cuneo, così come l'anno scorso era il caro bollette, sono scelte. Già abbiamo dato una grande risposta con un taglio fino a 7 punti del cuneo fiscale, rinnovarlo è sicuramente l'obiettivo principale».

**Quota 41 secca resta un impegno di legislatura?**

«Assolutamente. Con il passare degli anni anche l'impatto sui conti pubblici si attenua perché il peso del retributivo

sugli assegni diventa sempre più marginale rispetto al contributivo».

**Come potrebbe essere ampliato l'ape sociale?**

«Stiamo valutando che azioni mettere in campo per allargare le maglie, inserendo qualche altra categoria di lavori usuranti che finora non è stata presa in considerazione, ci confronteremo con i sindacati. È in corso un lavoro di screening

e di conteggio. La parola chiave della nostra strategia per la previdenza è sostenibilità».

**Sono sostenibili le pensioni minime a 6-700 euro per gli over 75?**

«Vogliamo trovare le risorse perché l'inflazione ha colpito molto di più i lavoratori e i pensionati poveri. Bisogna però ammettere che non solo gli over 75 sono in difficoltà, anche gli altri pensionati hanno bisogno di aiuto. Cercheremo di allargare il più possibile la platea per sostenere gli assegni bassi».

**Farete cassa con un altro taglio dell'indicizzazione?**

«Si può redistribuire l'adeguamento all'inflazione delle pensioni, come abbiamo fatto lo scorso anno per alzare le minime. Lo valuteremo».

**Opzione donna tornerà come prima?**

«È una misura molto penalizzante, si perde il 30% dell'assegno e infatti ha avuto un tiraggio molto basso».

**Però c'erano dei paletti che voi avete introdotto con la manovra dello scorso anno.**

«Vogliamo dare delle risposte alle lavoratrici, si può immaginare un ristoro per chi ha iniziato tardi a lavorare».

**Se la conferma della riduzione del cuneo è la priorità, qual è l'obiettivo di legislatura in tema di salari?**

«Potenziare la contrattazione collettiva e dare risposte ai rinnovi. Anche i salari medi devono crescere, mi riferisco a chi guadagna 13-14 euro l'ora».

**Si va verso un'ulteriore stretta al Superbonus?**

«Purtroppo è stata una bolla che è scoppiata, il suo impatto sul bilancio pubblico è stato sottovalutato, va rimesso in

regola e diluito nel tempo. Ora dobbiamo aiutare i cittadini e le aziende che confidavano nella cessione del credito e si trovano bloccati finanziariamente».

**È vero che il governo sta pensando di privatizzare alcune partecipate o di cedere quote minoritarie?**

«No, è ancora prematuro. Prima bisogna capire cosa si può privatizzare».

**Rispetto agli ultimi tre anni, per ammissione anche del ministro Giorgetti, sono finite le manovre espansive. Dal 2024 torna il Patto di stabilità e sull'Europa soffiano venti di crisi. Siete preoccupati?**

«Noi speriamo che il nuovo Patto venga rivisto scontando gli investimenti messi in campo. Con questa manovra vogliamo dare risposte importanti: il taglio del cuneo darà più agio ai lavoratori colpiti dall'inflazione».

**Il segretario della Cgil Maurizio Landini minaccia lo sciopero generale in autunno.**

«È singolare indire uno sciopero generale prima di aver visto le misure del governo. La legge di Bilancio ancora deve essere scritta. I sindacati hanno fatto le loro proposte e noi le stiamo vagliando, ma le misure della finanziaria non le possiamo definire oggi. Prima ci sarà la Nota di aggiornamento al Def a fine settembre, poi a metà ottobre la manovra sarà in Consiglio dei ministri». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Claudio Durigon è il sottosegretario di Stato al Ministero del lavoro e delle politiche sociali

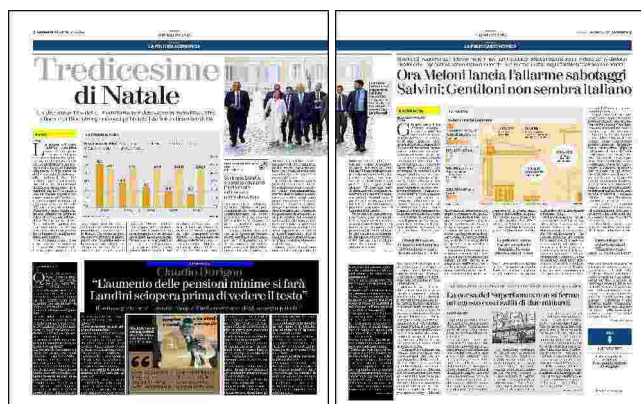


“

Quota 41 obiettivo di legislatura  
Quota 103 andrà avanti un altro anno

La priorità è il taglio del cuneo fiscale  
La protesta della Cgil è pretestuosa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



Il governatore di Banca d'Italia: "Siamo vicini al momento in cui vanno fermati gli aumenti ci sono segnali di discesa dell'inflazione". E sul 110%: "È cresciuto con meccanismi strani"

# Superbonus, freno di Visco "Doveva finire presto sui tassi ora serve cautela"

## LO SCENARIO

FABRIZIO GORIA

L'inflazione preoccupa ancora. E le banche centrali non possono essere lasciate da sole in questo percorso. Ne è consapevole il governatore della Banca d'Italia, Ignazio Visco, che ieri all'Isipi ha tracciato la mappa di quello che dovrebbe essere fatto nel prossimo futuro. Il tasso terminale non è ancora stato raggiunto, ma siamo vicini a questo scenario, fa notare. Forse più del previsto, ha lasciato intendere. Invoca alla prudenza, il numero uno di Palazzo Koch. Ma senza perdere di vista il nuovo regime in cui si muovono le banche centrali. I rialzi dei tassi d'interesse sono stati massicci, 425 punti base per la Bce da luglio a oggi, ma ora bisogna pensare alla calibrazione delle prossime mosse. Senza

## Dentro la Bce cresce il fronte a favore di una pausa

dimenticare gli squilibri esistenti, come il Superbonus.

«La politica monetaria non è "the only game in town"». Le

parole di Visco sono chiare. Le strette sui tassi possono fare molto, ma oltre una certa soglia c'è ben poco da fare senza attivare la leva dello spazio fiscale. Che, tuttavia, è appannaggio dei singoli governi nazionali. «Ci sono questioni strutturali che vanno risolte», dice in riferimento ai prossimi sviluppi. «Siamo vicini al livello in cui è corretto fermare l'aumento dei tassi», concede Visco. Non parla di tasso terminale, argomento tabù per la maggior parte degli esponenti della Bce, ma poco ci manca. Un rialzo a settembre, da 25 punti base, è ancora sul piatto. Ed è possibile che avvenga, considerata la persistenza dei rincari in agosto. Ma è legittimo ritenere che possa essere uno degli ultimi.

Parla di futuro, Visco, mentre fa il punto su quello che potrebbe succedere nei prossimi mesi. In vista della decisione della Bce del prossimo 14 settembre, il numero uno della Banca d'Italia suggerisce di utilizzare un approccio graduale. «Occorrerà essere aperti alla possibilità di muoversi nel caso avessero luogo nuovi shock inattesi sui prezzi al consumo, la cui probabilità non può essere considerata nulla ma neppure ad oggi particolarmente elevata», spiega Visco. Non solo. Bisognerà adottare un approccio che garantisca una sostanziale apertura «alla possibilità

di muoversi» in questo contesto. Vale a dire, dopo rialzi per oltre un anno, occorre valutare i dati per comprendere in che modo la politica monetaria si sta trasmettendo all'interno dell'eurozona.

Visco rimarca ancora una volta che serve gradualità. Bisogna essere, secondo il governatore, «prudenti nel guidare il ritorno dei tassi di policy (quelli della politica monetaria, ndr) su livelli in linea con l'evoluzione dell'economia dell'area dell'euro attesa in un equilibrio di medio periodo». Ma non si deve correre il rischio di fare l'errore opposto, ovvero rialzare i tassi in via preventiva. No, secondo Visco «le condizioni monetarie dovranno restare sufficientemente restrittive per il tempo necessario a garantire un duraturo rientro dell'inflazione su valori coerenti con la stabilità dei prezzi». Il rallentamento dell'economia, rimarca, è evidente, ma è ancora gestibile attraverso una corretta gestione delle strette.

Sul fronte dei rincari, c'è positività. «Ci sono dei segnali che ci rassicurano rispetto a un anno fa: l'inflazione complessiva è in discesa, soprattutto per i prezzi dei prodotti energetici», ha evidenziato Visco. Il quale non nega che ci sia ancora un po' di pressione sulla componente "Core", depurata da energia e alimentari freschi, che in estate ha mostrato di essere più duratura del pre-

visto. Ma se si guardano le aspettative di medio e lungo termine, come fa notare la Bce, non ci sono scossoni tali da far deragliare le ultime previsioni. «Ora le aspettative di inflazione sono circa al 2%, siamo in una situazione stabile» e oggettivamente «i tassi a medio termine sono restrittivi», avverte Visco. E non manca un piccolo sfogo: «Non mi piace questo racconto soprattutto giornalistico che la Bce insegue la Fed o che gli shock sulla domanda di beni e servizi in generale e anche di liquidità sono più o meno gli stessi: bisogna vedere bene i livelli di domanda e offerta». Tema che sarà discusso anche la prossima settimana a Francoforte, visto che il fronte che chiede una pausa nel "viaggio" di Christine Lagarde sta aumentando di numero e di potere negoziale.

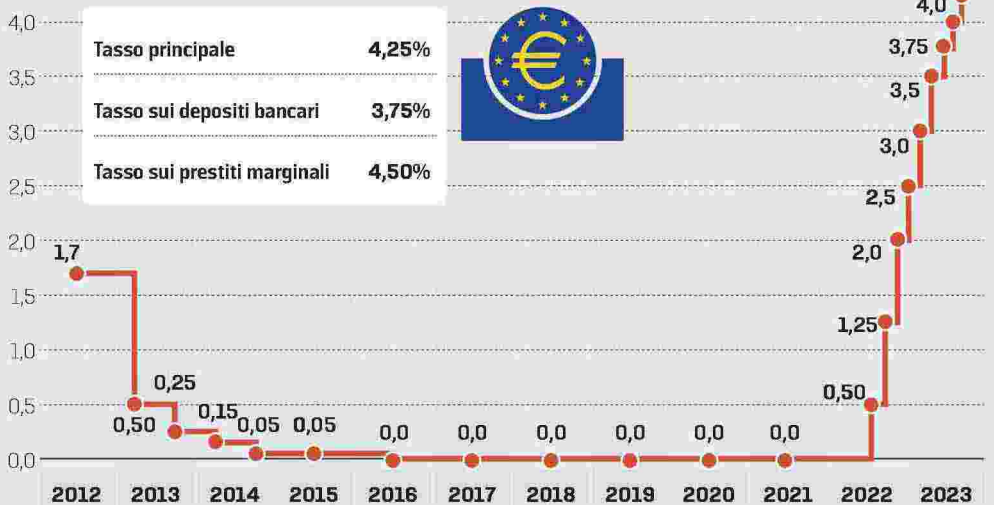
Quello che invece preoccupa di più, almeno nel brevissimo periodo, è la questione Superbonus. Questione citata anche dal ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, durante il Forum Ambrosetti a Cernobbio. «Il Superbonus doveva finire presto, che sia cresciuto con meccanismi un po' strani lo abbiamo detto noi ma anche altri», ha sottolineato Visco. A rischio, come lasciato intendere dal Tesoro, c'è la stabilità dei conti pubblici e la sostenibilità del debito negli anni a venire. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## I TASSI DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA

Andamento del tasso base in %



Tasso principale	4,25%
Tasso sui depositi bancari	3,75%
Tasso sui prestiti marginali	4,50%



Fonte: Bce

WITHUB



Il governatore della Banca d'Italia, Ignazio Visco



068633

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Per le elezioni del 2024 più facile la scelta per Giorgia Meloni, sulla scia dell'esempio berlusconiano

# Europee, dubbi Pd su Schlein "I nostri leader mai candidati"

## IL CASO

FEDERICO CAPURSO  
ROMA

L'idea di candidarsi alle Europee, da capolista in tutte le circoscrizioni, stuzzica entrambe. Eppure, per Giorgia Meloni ed Elly Schlein, questa è una decisione che ha pesi diversi, per storia, carattere, equilibri interni.

Da una parte c'è la tradizione berlusconiana, con le pluricandidature del Cav alle Europee come naturale riflesso del culto del capo. Dall'altra c'è la storia del centrosinistra, in cui la scelta di Schlein si innesterebbe come un inedito colpo ad effetto. Non è un caso che Meloni si muova con molta più scioltezza di fronte a questa ipotesi e ne abbia già parlato con i suoi uomini più vicini, mentre per Schlein il ragionamento sembra aver bisogno di un tempo

di posa più lungo. E di una discussione interna al partito, «perché non è mai stato fatto nella storia del Pd, e nel caso dovremmo discuterne tutti insieme, senza tensioni», avverte l'ex presidente del Pd Matteo Orfini.

È della stessa idea il deputato Gianni Cuperlo, che ricorda bene «i precedenti dell'esperienza berlusconiana». Non proprio un elemento positivo nel computo dei pro e dei contro. Ma c'è un distinguo da fare: «Se Schlein si candidasse in una sola circoscrizione, come hanno fatto altri leader della sinistra in passato, darebbe un messaggio forte, di attenzione nei confronti dei destini europei». Se invece si presentasse in tutte le circoscrizioni, sostiene Cuperlo, «manderebbe il messaggio opposto, sbagliato, perché si ridurrebbe tutto a una competizione tra leader». Competizione «inevitabile» dicono in tanti all'in-

terno del Pd. «Ma il partito ha una classe dirigente di qualità, che può pescare anche dalla società civile - fa notare ancora il deputato Dem -. E poi Schlein ha sempre detto di voler fare rete, respingendo l'idea di una donna sola al comando. Insomma, da lei, anche per carattere e storia personale, non me lo aspetterei, ma nel caso se ne parlerà».

Ne parlano già abbondantemente, invece, nel partito della premier. E l'idea, per Meloni, si sta facendo ogni giorno più concreta. «È un'ipotesi», arriva ad ammettere il sottosegretario Andrea Del Mastro, che poi scherza sull'ipotesi di uno scontro tra la leader di opposizione e la premier in carica - «molto meglio Meloni, non ci sono dubbi. Voterei lei» -, con un sorriso sguscia via. Il timore con cui viene affrontata la questione da parte dei dirigenti di Fratelli d'Italia fa capire che non si tratta più solo

di un'ipotesi lontana. E che, proprio per questo, è meglio non far adirare la leader alimentando voci prima che lei faccia il suo annuncio. Un «no comment» dietro l'altro, si dileguano tutti. «Mi occupo solo del gruppo parlamentare. Per le candidature dovete chiedere a Giovanni Donzelli», si smarca anche il capogruppo alla Camera Tommaso Foti uscendo da Montecitorio. Non senza tradire un certo fastidio.

Il deputato Gianfranco Rondoni invece non ci vede nulla di strano. Anzi, sembra quasi uno scenario inevitabile: «Sono le leader dei due più importanti partiti di maggioranza e opposizione. Lo scontro è inevitabile, qualunque elezione sia. Ma nessuna delle due rischia nulla da questa prova. In politica ci si deve misurare sempre con i voti e con l'avversario, altrimenti è meglio cambiare mestiere». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Su La Stampa



Su La Stampa di ieri il retroscena della vicedirettrice Annalisa Cuzzocrea a titolo «Giorgia & Elly, duello europeo» su Meloni e Schlein tentate dalla candidatura alle elezioni del 2024: il voto si trasformerebbe così in un "primo tempo" delle politiche



La segretaria del Partito Democratico Elly Schlein a Ravenna



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





IL CONFLITTO GLOBALE

L'ordigno è esploso sulla sponda del Danubio, dall'Alleanza massima solidarietà a Bucarest Appello di Kiev: Mosca distrugge i nostri porti, ora l'Europa ci lasci esportare il grano via terra

# Drone russo in Romania “Violata la sovranità di un Paese della Nato”

IL CASO

GIUSEPPE AGLIASTRO  
MOSCA

Bucarest suona un campanello d'allarme. Il Sud dell'Ucraina nei giorni scorsi è stato al centro di numerosi attacchi. Nel mirino c'erano i porti ucraini sul Danubio, a due passi dalla frontiera con la Romania, Paese della Nato. E ieri il governo romeno ha denunciato che sul suo territorio sono stati trovati i frammenti di quello che si sospetta essere un drone russo usato nei raid. «Se fosse confermato che i pezzi rinvenuti appartengono a un drone russo, si tratterebbe di una situazione inammissibile» e di «una grave violazione della sovranità e dell'integrità territo-

riale della Romania», ha tuonato il presidente Klaus Iohannis. Mase da un lato fa sentire la sua voce, dall'altro lato la Romania getta acqua sul fuoco: il ministro della Difesa ha infatti sottolineato di non vedere una minaccia diretta al suo Paese. «Non credo che si possa parlare di aggressione e penso che occorra saper distinguere tra un'aggressione e un incidente», ha detto Angel Tilvar all'agenzia giornalistica Agerpres. Parole che allontanano decisamente lo spettro di un ricorso all'articolo 5 del Patto Atlantico che vincola i Paesi Nato alla difesa collettiva in caso di attacco.

La tensione resta alta. Lunedì Kiev aveva dichiarato che dei droni russi erano finiti esplodendo in territorio rume-



“  
L'Ucraina è contraria a qualsiasi ulteriore restrizione all'esportazione del nostro grano

no. Frammentisarebbero stati rinvenuti martedì sera nella zona di Plauru, e la Nato ha espresso «forte solidarietà» alla Romania. Plauru si trova proprio di fronte al porto ucraino di Izmail: da cui negli ultimi due mesi sono arrivate in-

cessantemente notizie di bombardamenti. Dopo aver abbandonato il patto sul grano a luglio bloccando di nuovo il trasporto di cereali via mare dall'Ucraina invasa, il Cremlino ha infatti preso di mira anche la rotta alternativa: quella



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





**I segni della distruzione**  
Un raid in Ucraina vicino al confine con la Romania

del Danubio. E anche ieri le autorità ucraine hanno accusato le truppe russe di aver bombardato nella notte la zona di Izmail: secondo il governatore locale, il raid di droni è durato tre ore e ha ucciso una persona. «Distruzione e incendi so-

no stati registrati» in diverse zone, ha dichiarato Kipler, segnalando danni a infrastrutture portuali e agricole. Pare sia stata presa di mira anche Kiev, dove non ci sarebbero vittime ma danni ad alcuni edifici.

I bombardamenti russi non

smettono quindi di colpire le rotte del grano. E Zelensky si è scagliato contro la proposta con cui Polonia, Romania, Slovacchia, Ungheria e Bulgaria chiedono all'Ue di prorogare fino a fine anno le restrizioni alle importazioni di cereali ucraini che scadono il 15 settembre. «Ma perché, quando i porti ucraini bruciano quasi ogni notte dopo gli attacchi russi, dobbiamo anche preoccuparci che la nostra logistica terrestre si fermi?», ha puntualizzato il presidente ucraino.

In suo aiuto è arrivato ieri a Kiev Antony Blinken. Il segretario di Stato Usa ha annunciato un nuovo pacchetto di "assistenza" all'Ucraina per oltre un miliardo di dollari. Gli Stati Uniti sono anche il principale fornitore di armi delle truppe ucraine, che secondo la Casa Bianca riceveranno nuovi sistemi di difesa aerea, missili a lungo raggio Himars, razzi anticarro Javelin e carri armati Abrams. Ma il Pentagono ha confermato che inizierà a mandare a Kiev anche le munizioni perforanti all'uranio impoverito, che i soldati ucraini già ricevono da Londra. Nonostante Washington neghi che queste controverse armi siano pericolose per la salute, ci sono da sempre grandi preoccupazioni per le possibili gravi conseguenze dell'esposizione all'uranio sulla salute umana e molti esperti ritengono che vi siano dei chiari legami tra le malformazioni congenite e l'uso di questa sostanza tossica. Nei mesi passati, gli Usa hanno fornito a Kiev anche le famigerate bombe a grappolo, ritenute pericolosissime per i civili e già largamente usate anche dalle truppe russe.

La controffensiva ucraina prosegue lentamente e tra scontri cruenti. Tuttavia, secondo diversi osservatori, i soldati ucraini avrebbero superato una prima linea difensiva russa sul fronte Sud e Blinken ha ribadito il sostegno del governo americano alle truppe di Kiev dichiarando che i loro «progressi» militari «hanno subito un'accelerazione nelle ultime settimane». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



## Il ministro Urso al question time alla Camera: in Italia 11 milioni i possessori di mezzi pre-Euro 4 “Nuovi incentivi per rinnovare il parco auto Stellantis garantisca la produzione in Italia”

### IL CASO

LEONARDO DI PACO  
TORINO

**U**n corposo piano di incentivi per favorire la transizione green dell'automotive. Lo ha annunciato il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ieri durante un question time alla Camera interpellato dalla Lega sul tema.

«È nostra intenzione aumentare gli incentivi per consentire a chi ne ha davvero bisogno e migliorare il parco circolante» ha detto il ministro, riferendosi esplicitamente «ai possessori di auto Euro 0,1,2 e 3», che in Italia sono ben 11 milioni.

La sfida, ha poi aggiunto il ministro, è anche quella mettere a terra un piano



**ADOLFO URSO**  
MINISTRO DELLE IMPRESE  
E DEL MADE IN ITALY

Su Stellantis siamo stati costretti a recuperare la latitanza degli ultimi governi

che sostenga la filiera nazionale dell'auto. «La revisione degli incentivi deve, da una parte favorire il passaggio a veicoli più sostenibili ambientalmente rispetto a quelli attualmente circolanti, dall'altro incentivare la produzione nazionale, perché il consuntivo degli incentivi sinora fatti negli anni precedenti ci dice che l'80% degli incentivi è andato ad auto prodotte all'estero e importate in Italia».

Nella partita per rilanciare il settore, anche in ottica di incentivi, è poi fondamentale l'avvio del tavolo con Stellantis. «La negoziazione in corso con quello che è al momento l'unico produttore di auto in Italia» ha aggiunto Urso, spiegando che il tavolo «consentirà di irrobustire le azioni per la sostenibilità ambien-

tale del settore e di orientare in maniera più efficace gli incentivi».

Sempre in merito alla delicata interlocuzione con Stellantis, Urso promette una svolta: «L'incontro è sui binari giusti e prevede un'inversione di tendenza rispetto a quello che è accaduto negli ultimi 20 anni». Il riferimento è alla produzione di auto in Italia «che negli ultimi 20 e soprattutto ultimi 10, è continuamente crollata: noi abbiamo dovuto recuperare una situazione di latitanza dei governi instaurando un rapporto con l'azienda».

Il tavolo con Stellantis, ha poi concluso Urso, «impegnerà l'azienda a rivedere il piano internazionale in atto per garantire la produzione nel nostro Paese e l'occupazione». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





OGGI IL DECRETO DOPO GLI STUPRI DI CAIVANO, GIRO DI VITE SU SITI PORNO E POSSESSO D'ARMI

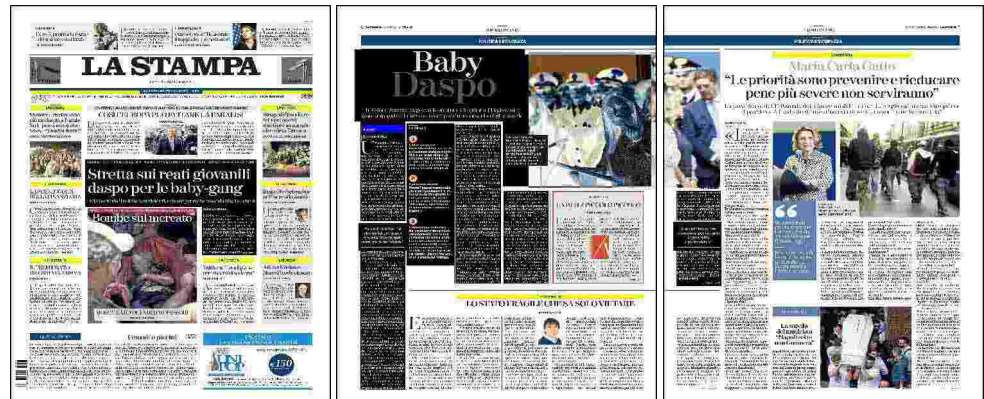
# Stretta sui reati giovanili daspo per le baby-gang

Dai 14 anni via il cellulare ai violenti, carcere per chi non manda i figli a scuola

CAMILLI, SERRA

Nel decreto Caivano sono previsti un Daspo urbano e un avviso orale per i minorenni, dai 14 anni in su, considerati pericolosi per la sicurezza pubblica. Sarà il questore a ordinare ai ragazzi di lasciare il territorio dove hanno commesso azioni violente o illegali, con il divieto di farvi ritorno, da sei mesi a quattro anni, purché non si tratti del comune di residenza o di dimora. - PAGINE 6 E 7 CON UN COMMENTO DI LANCINI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633





# Baby Daspo

In Cdm il decreto legge con la stretta sulla criminalità giovanile  
ipotesi stop al cellulare e carcere per chi non manda i figli a scuola

## IL CASO

ELEONORA CAMILLI  
ROMA

Un daspo urbano e un avviso orale per quei minorenni, dai 14 anni in su, considerati soggetti pericolosi per la sicurezza pubblica. Sarà il questore, con provvedimento motivato, a ordinare ai ragazzi di lasciare il territorio dove hanno commesso azioni violente o illegali, con il divieto di farvi ritorno, da sei mesi a quattro anni, purché non si tratti del comune di residenza o di dimora abituale. Il baby daspo è una delle nuove misure previste dal cosiddetto decreto Caivano, cioè il pacchetto di "misure urgenti per il contrasto al disagio giovanile, alla povertà educativa e alla criminalità minorile" che approda oggi in Consiglio dei ministri. Il testo, nato sulla scia degli ultimi avvenimenti di cronaca, contiene una serie di norme restrittive per i giovani destinate a far discutere.

Il testo è stato limato fino a tarda sera e potrebbe subire ulteriori modifiche. All'interno ci sarebbero, infatti, anche alcune misure difficilmente applicabili, se non addirittura sgrammaticate a livello giuridico. Già nel pre Consiglio dei ministri di ieri, si è deciso dunque di rivedere alcuni punti. A cominciare da una misura con-

tenuta nelle prime bozze, e cioè la possibilità di vietare il cellulare e l'uso delle piattaforme social per i quattordicenni raggiunti da avviso orale e «condannati, anche con sentenza non definitiva». Considerata poco incisiva e controllabile è destinata a cambiare, così come altre norme annunciate.

Sul tavolo del Cdm dovrebbe arrivare, invece, la stretta sull'accesso ai siti pornografici da parte dei minori. La proposta, fortemente voluta dalla ministra Eugenia Roccella, prevede misure di certificazione dell'età per l'accesso ai siti vietati. Le famiglie saranno, inoltre, incoraggiate all'uso del parental control sui cellulari dei figli. È prevista poi una nuova norma per contrastare l'abbandono scolastico: scompare la multa di 30 euro e si pensa a una pena fino a 2 anni di carcere per i genitori dei bambini che non frequentano la scuola dell'obbligo. In questo caso la famiglia perderebbe anche l'assegno di inclusione.

Dopo l'uccisione a Napoli di Giovanbattista Cutolo da parte di un sedicente a colpi di pistola, nella bozza del decreto è stato inserito anche un inaspimento delle pene per il possesso di armi: aumenta così da tre a quattro anni il massimo dell'arresto per chi «fuori della propria abitazione o delle appartenenze di essa, porta un'arma per cui non è ammessa licenza». Una stretta è prevista anche sulla produzione,

possesso e spaccio di droga in caso di «lieve entità».

Nuove misure serviranno a tutelare le vittime di reati online, con modifiche sul codice penale per accelerare la rimozione e l'oscuramento di immagini e dati su siti e social. Il governo punta poi a modificare le norme sulla rieducazione minorile: nei casi di reati per cui è prevista una pena fino a cinque anni, il pubblico ministero potrà notificare al minore e ai genitori un'istanza di definizione anticipata del procedimento a condizione che il ragazzo svolga lavori socialmente utili a titolo gratuito, con enti no profit o a beneficio della comunità, per un periodo che va da uno a sei mesi.

Misure specifiche sono poi previste per le scuole del Sud. A Caivano arriveranno venti insegnanti in più, assicura il ministro dell'Istruzione Giuseppe Valditara. In altre duemila scuole del Mezzogiorno verrà esteso il tempo pieno e verranno aumentati gli stipendi dei docenti impegnati in attività extracurricolari. Inoltre, si prevede un fondo di circa 30 milioni di euro che oltre a potenziare l'organico degli insegnanti servirà per incentivare attività di recupero sociale e psicologico.

Soddisfatto del provvedimento il ministro dell'Interno, Matteo Piantedosi: «Garantiamo più sicurezza nelle nostre città». Anche Per Matteo Salvini il decreto, che oggi sarà discusso, va nella strada giusta:

«Un quattordicenne che uccide, rapina e spaccia deve pagare come un cinquantenne», afferma. Pronta a dare battaglia, invece, l'opposizione. Per la senatrice di Alleanza Verdi e Sinistra italiana, Ilaria Cucchi «inasprire le pene per i minori è pura follia». «Aspettiamo il testo ufficiale, tuttavia ci preoccupa l'impostazione che sta emergendo e che sembra essere solo sanzionatoria e punitiva. Mi domando da quale confronto sia nata la proposta e se siano state coinvolte le realtà che si occupano davvero dei minori», aggiunge la senatrice del Pd Simona Malpezzi. Preoccupata per le nuove misure annunciate anche la Garante per l'Infanzia e adolescenza, Carla Garlatti, che ha inviato una nota alla presidente del Consiglio Giorgia Meloni: «Non si può avere soltanto un approccio di tipo repressivo, il ragazzo che sbaglia va certamente punito, ma questo non basta. È necessario in primo luogo investire nella prevenzione, rafforzando gli interventi educativi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cucchi: "Inasprire le sanzioni per i minori è pura follia e propaganda"

## Le misure

1

### I siti pornografici

Dovrebbe arrivare la stretta sull'accesso ai siti pornografici da parte dei minori. La proposta, voluta dalla ministra Roccella, prevede misure di certificazione dell'età per l'accesso ai siti vietati.

2

### Il possesso di armi

Pronto l'inasprimento delle pene per il possesso di armi: aumenta da tre a quattro anni il massimo dell'arresto per chi, «fuori della propria abitazione», «porta un'arma per cui non è ammessa licenza».

3

### L'abbandono scolastico

Nel cosiddetto decreto Caivano è prevista una nuova norma per contrastare l'abbandono scolastico: scompare la multa di 30 euro e si pensa a una pena fino a 2 anni di carcere per i genitori dei bambini che non frequentano la scuola dell'obbligo.



#### Il decreto "Caivano"

Il testo di contrasto al disagio e alla criminalità giovanile e alla povertà educativa si apre con i nuovi interventi messi in campo da palazzo Chigi per Caivano, teatro la scorsa settimana dello stupro delle due cugine minorenne

Salvini: "Un 14enne che uccide, rapina o spaccia deve pagare come paga un 50enne"

## Imprese emiliane, ricavi sopra la media

di Luca Carrello

**N**onostante i danni arrecati dall'alluvione il fatturato medio delle imprese emiliane resta superiore alla media nazionale e continua a contribuire alla crescita dell'Italia. È questo in sintesi il contenuto del discorso pronunciato da Valter Caiumi, presidente di Confindustria Emilia Area Centro, all'apertura della decima edizione di Farete. Si tratta di una due giorni di networking, che si concluderà oggi ed è promossa e organizzata da Confindustria Emilia per permettere alle imprese di rinsaldare relazioni e sviluppare opportunità di business. Nel suo discorso Caiumi ha evidenziato le speranze per la fine del 2023, ma ha anche sottolineato le diverse incognite sul 2024. I segnali positivi, però, prevalgono sui negativi. «Nonostante alcuni recenti indizi di rallentamento, se guardo al periodo appena trascorso posso concludere che l'economia italiana tira», ha dichiarato il presidente di Confindustria Emilia Area Centro. Un deciso contributo al pil è arrivato proprio dalle aziende emiliane. «Con la sua forza manifatturiera l'Emilia ha giocato un ruolo chiave», ha precisato Caiumi. «Il fatturato delle imprese emiliane supera la media nazionale, per oltre il 50% si tratta di aziende esportatrici e non va dimenticato che il 32,6% delle imprese ha ottenuto il punteggio massimo per il livello di innovazione». (riproduzione riservata)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



## Bonomi: tassa su extraprofitti alle banche come un prelievo forzoso

La tassa sugli extra-profitti delle banche e delle imprese come «un prelievo forzoso». A dipingere così la misura ideata dal governo è il presidente di Confindustria Carlo Bonomi, che dal palco dell'assemblea di Confindustria Emilia non risparmia critiche e spiega di non aver mai letto «sui testi economici la parola extraprofitto, come la parola extraperdita ed extrapareggio. Non è chiaro chi ne parla». Quando si menziona l'aliquota allo studio dell'esecutivo, per il numero uno degli industriali in realtà «si sta parlando di margine operativo lordo. Fare una tassa su una riga di bilancio – chiarisce – lo chiamerei prelievo forzoso». Dall'Emilia parte anche la corsa per l'avvio della nuova presidenza di Confindustria, che entrerà nel vivo dopo l'assemblea nazionale che si terrà a Roma il 15 settembre.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

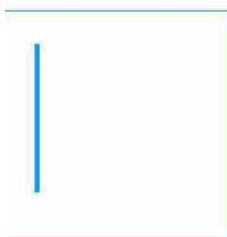


068633

# NON C'È SICUREZZA SENZA TRANSIZIONE

di LUCA FRAIOLI

Continuare a bruciare fossili ci rende dipendenti dai Paesi produttori, investire davvero sulle rinnovabili ci renderebbe indipendenti e ci farebbe risparmiare emissioni di CO<sub>2</sub>



Il nostro Paese avrà abbastanza energia per affrontare il futuro? E che energia sarà? Fossile o green? Acquistata all'estero o autoprodotta? Destinata a esaurirsi o rinnovabile? Sono quesiti fondamentali che però la politica sembra ignorare. Il governo Meloni, insediatosi con la guerra in Ucraina ormai in corso, ha privilegiato, fin dal nome del ministero affidato a Gilberto Pichetto Fratin, la "sicurezza energetica". Come dire: non possiamo più fidarci di Putin, dobbiamo procurarci altrove il gas. Un approccio abbracciato, già nel periodo finale del suo mandato, dal predecessore di Pichetto Fratin, quel Roberto Cingolani che pure era stato voluto dal premier Draghi al vertice del neonato ministero per la "Transizione ecologica". Il governo guidato dall'ex governatore della Bce era nato quando ancora le bombe non piovevano su Kiev e aveva come obiettivo principale la realizzazione del Pnrr. Tra le condizioni poste dalla Ue, l'ammodernamento del Paese in un'ottica di lotta ai cambiamenti climatici. Una "transizione ecologica", appunto, che era stata recepita perfino nel nome del nuovo ministero.

L'invasione russa dell'Ucraina ha fatto saltare il banco, e i buoni propositi di "transizione ecologica" si sono trasformati nell'urgenza di garantire al Paese la "sicurezza energetica", anche a costo di scendere a patti con partner non poi così più affidabili di Putin, a cominciare dall'Algeria. Quello che sembra sfuggire alla politica, però, è che non c'è sicurezza senza transizione. Continuare a bruciare carbone, gas e petrolio ci rende inesorabilmente dipendenti dai Paesi produttori: basta vedere cosa sta accadendo ai prezzi della benzina dopo che i sauditi hanno deciso di tagliare la produzione.

Investire davvero sulle energie rinnovabili significherebbe invece sottrarsi una volta per tutte al giogo di chi può decidere a suo piacimento di chiudere i rubinetti di gasdotti e oleodotti. E avrebbe l'effetto collaterale non trascurabile di tagliare le emissioni di CO<sub>2</sub>. Invece i governi tentennano, frenano, anche perché consigliati, in tal senso, da potenti compagnie nazionali specializzate in combustibili fossili. La rappresentazione plastica di tutto questo è il Piano nazionale energia e clima appena varato, che predica bene (sottolineando la necessità di affidarsi alle rinnovabili), ma razzola male, (mettendo nero su bianco il raddoppio del gasdotto adriatico e ribadendo che l'Italia si candida a diventare un "hub europeo del gas"). Parallelamente si mettono (o non si tolgono) i bastoni fra le ruote a chi vuole spingere il fotovoltaico e l'eolico: le sovrintendenze continuano a porre veti e la norma sulla definizione delle aree idonee è contestata perfino da Confindustria. Come dimostrano i contenuti di questo numero di *Green&Blue*, le competenze e le tecnologie ci sono. Quella che manca, perché l'Italia affronti il futuro con l'energia giusta, è una classe dirigente più energica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



• **Tridico** I veri dati del flop Jobs Act a pag. 21

**L'ANALISI** Ecco cosa dicono i numeri dell'Inps

## La verità sul Jobs Act: più lavoro precario e a termine

» **Pasquale Tridico**

**È** ritornato il dibattito sul *Jobs Act*, con Cgil e in parte il Pd che chiedono un referendum contro e Renzi che lo difende, dicendo che ha creato oltre un milione di posti di lavoro.

Sono stato fortemente critico di una parte del *Jobs Act*: quella che fa riferimento al Contratto a tutele crescenti (Ctc), che abolendo di fatto l'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori, permetteva il "licenziamento illegittimo", attraverso un meccanismo sanzionatorio monetario che è stato già dichiarato incostituzionale dalla Corte costituzionale; e quella che fa riferimento al decreto collegato della disciplina del lavoro a termine, il cosiddetto decreto Poletti. Ne ho scritto su articoli scientifici e su quotidiani (anche sul *Fatto* il 22 febbraio del 2017: "Jobs Act, le 5 verità sul flop; il precariato è peggio che nel 2014") per evidenziarne le principali criticità, da quando nel 2017 si cominciavano a vedere gli effetti, dati alla mano, sul mercato del lavoro.

### **OBIETTIVI FALLITI: OCCUPATI, INVESTIMENTI, PRODUTTIVITÀ**

Innanzitutto, il *Jobs act* fallisce, come tutti i decreti sul mercato del lavoro negli ultimi 30 anni, nei suoi tre obiettivi dichiarati: 1) aumento dell'occupazione; 2) aumento degli investimenti; 3) aumento della produttività. È noto a tutti che la nostra occupazione è sempre stata intorno a 23 milioni di lavoratori negli ultimi due decenni e nessuna riforma ha aumentato il tasso di occupazione, sempre intorno al 59%. Anche l'incremento

recente del relativo tasso dal 59 al 61% è frutto solamente di un effetto statistico, dovuto alla riduzione della forza lavoro in età attiva, tra i 15 e 65 anni, per via del calo demografico pari a -800mila unità (come dice anche l'ultima relazione del governatore della Banca d'Italia Ignazio Visco). Gli investimenti, al netto di quelli previsti nel Pnrr, sono scesi del 25% negli ultimi due decenni, anche quelli dall'estero. E la produttività è stagnante da un quarto di secolo. Sarebbe velleitario sostenere veramente che un decreto aumenti l'occupazione.

Quello che succede in genere, dopo ogni riforma del mercato del lavoro in Italia, è la ricomposizione dell'occupazione, ovvero l'aumento o la diminuzione del lavoro a tempo indeterminato e del lavoro a termine. E questo è successo sia con il *Jobs act* (quando è aumentato il lavoro a termine) sia con il decreto Dignità (quando è aumentato il lavoro a tempo indeterminato), le ultime due riforme del mercato del lavoro.

Il *Jobs act*, un impianto composto da diversi decreti, aveva alcune contraddizioni, la più evidente era che se da una parte incentivava il nuovo contratto a tempo indeterminato, chiamato Contratto a tutele crescenti (Ctc), dall'altra liberalizzava il contratto a tempo determinato, togliendo qualsiasi causale per l'assunzione a termine, favorendo quindi la precarietà, attraverso il cosiddetto decreto Poletti, contestuale alle misure del *Jobs act*. In effetti, oggi non si può proprio dire che il *Jobs act* abbia creato 1

milione di nuovi posti di lavoro stabili, ma semmai ha aumentato l'occupazione a termine, che per definizione è di breve periodo, generandoci più precarietà, ma in totale con un numero di ore totali lavorate inferiore oggi rispetto a 20 anni fa.

### **FALSO STORICO: NESSUN AUMENTO DI POSTI STABILI**

Sulla spinta degli esoneri contributivi pari nel primo anno alla cifra piena di 8.060 euro annui per ogni assunto a tempo indeterminato (con il nuovo Ctc), nel 2015, primo anno di applicazione, si hanno 1,9 milioni di assunzioni a tempo indeterminato, e contestualmente 1,7 milioni di cessazioni, per una variazione netta di nuovi assunti a tempo indeterminato pari a 250mila lavoratori. Già nel 2016, quando l'incentivo si riduceva, il saldo tra assunzioni (1,2 milioni) e cessazioni (1,6 milioni) diventava negativo, pari a -391mila lavoratori. Contestualmente aumentava il tempo determinato, spinto dal decreto Poletti, determinando un saldo positivo per via dell'occupazione precaria, che era cresciuta dal 2015 al 2016 per circa 206mila unità (circa il 10% in più). Nel 2017, terzo anno del Ctc, con incentivo ulteriormente ridotto, i nuovi rapporti a tempo indeterminato erano pari a 1,1 milioni e le cessazioni sempre intorno a 1,6 milioni, quindi molto più alte, e il saldo dell'occupazione stabile era pari a -523 mila assunzioni (fonte: Inps, Osservatorio sul precariato, *open data*).

La crescita dell'occupazione fu trainata unicamente dall'occupazione

temporanea che era cresciuta fino a 3,2 milioni (da 2,5 milioni nel 2016) e crebbe ulteriormente nella prima parte del 2018. Alla vigilia dell'introduzione del decreto Dignità, nell'estate del 2018, che di fatto aboliva il decreto Poletti introducendo le causali, il tempo determinato aveva raggiunto il suo picco con circa 3,5 milioni di lavoratori a termine (fonte: Inps, Osservatorio sul precariato).

Dalla seconda metà del 2018 in poi, grazie al decreto Dignità, avveniva l'inversione: cresceva il lavoro a tempo indeterminato e diminuiva il lavoro a termine, fino alla pandemia Covid, quando di nuovo si raggiunse il livello più basso di lavoro a termine, pari a circa 2,5 milioni nel 2020. Questo dicono i dati dell'Inps, pubblici, dell'Osservatorio sul precariato.

### **REGALO ALLE IMPRESE: 17 MLD DI SGRAVI SENZA VERI EFFETTI**

Il *Jobs act* è costato 17 miliardi in 3 anni in termini di incentivi alle assunzioni ed esoneri contributivi e non è stato capace di creare nuova occupazione stabile e di qualità. Del resto, l'occupazione non si crea con decreto e nemmeno con incentivi, ma solo con investimenti che aumentino i posti vacanti e accrescano la domanda aggregata. Tutto il resto è palliativo, flessibilità spuria, *turn over*, cambiamento della composizione del lavoro, precarietà e disuguaglianze tra lavoratori considerati di serie A e di serie B.

Anche un recente studio della Banca d'Italia, che prende a riferimento le liberalizzazioni del lavoro a termine introdotte nel 2001, arriva a conclusioni simili e dimostra che la flessibilità - per tanti anni è stata considerata, erroneamente, la pana-



cea del mercato del lavoro italiano - non ha prodotto aumento di occupazione, ma ha solo aumentato il *turn over*, la precarietà, i profitti e le di-

suguaglianze.

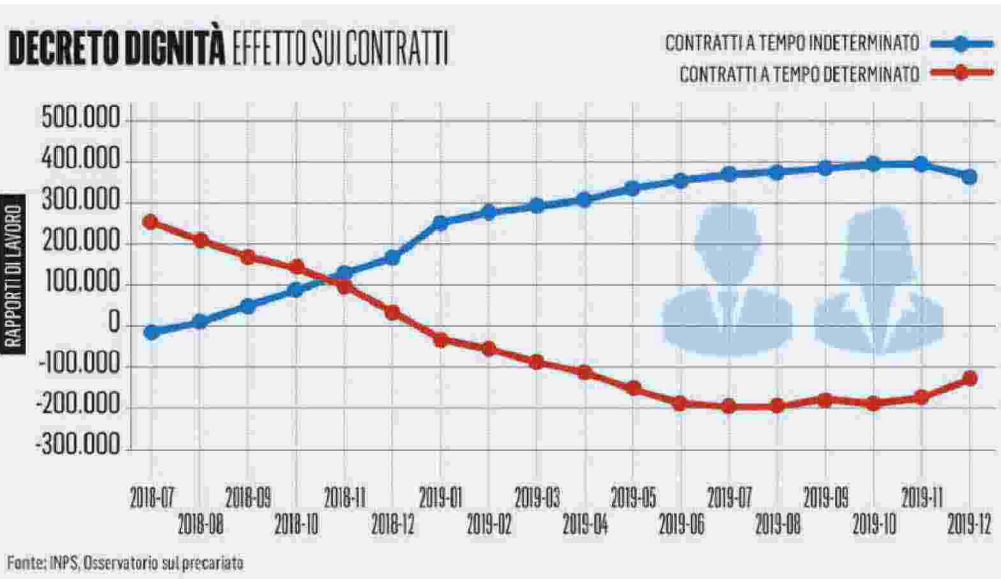
Infine, e non meno rilevante, in un articolo pubblicato sulla rivista internazionale *Economic Policy*, tre

professori (De Paola, Nistico e Scoppa) nel 2021 trovano un risultato sbalorditivo: il *Jobs act* ha anche ridotto il tasso di fecondità nelle don-

ne dell'1,4% a causa di incertezza e instabilità. In un Paese come il nostro, caratterizzato dal declino demografico, questo forse è il più brutto dei risultati di quella riforma.

**RIPARTE IL DIBATTITO (SOLO QUELLO)**

**IN QUESTA FINE** estate si è tornati a parlare del *Jobs act*, la riforma del lavoro che il governo Renzi adottò copiando nelle sue parti più dirimenti un documento di Confindustria. La Cgil ha rilanciato (senza molta convinzione finora) il tema del referendum per abrogare alcune parti del *Jobs act* (già falciato dalla Consulta peraltro), anche nel Pd "rinnovato" dall'arrivo di Elly Schlein alla segreteria si è discusso sulla consultazione referendaria evocata da Landini e soci (ma non esiste neanche un testo finora), che raccoglie pure il sostegno convinto dei 5 Stelle. Per ora, comunque, siamo alle chiacchiere e nulla più.



**Tra 2014 e 2015**  
La riforma varata dopo una delega del Parlamento, data ormai a otto anni fa FOTO ANSA/LAPRESSE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



IL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA

## Bonomi all'attacco sugli extraprofitti: «È prelievo forzoso»

*E Visco chiede una pausa alla Bce  
«Siamo vicini al livello per lo stop  
al rialzo dei tassi d'interesse»*

Marcello Astorri

■ Da Confindustria arrivano cannonate sull'imposta varata dal governo Meloni sugli extra-profitti bancari. Il presidente degli industriali, Carlo Bonomi (in foto), dall'assemblea di Confindustria Emilia ieri ha detto di non aver mai letto «sui testi economici la parola extraprofitto, come la parola extraperdita ed extrapareggio». Quando si menziona l'aliquota allo studio dell'Esecutivo, per il numero di Confindustria in realtà si parla di «una tassa su una riga di bilancio» e, quindi, sarebbe più corretto definirla «un prelievo forzoso». Il numero uno degli industriali, che si avvicina alla fine del suo mandato nel 2024, ha chiesto al governo di concentrarsi sulle infrastrutture, ritenute fondamentali per la crescita del Paese: non solo il ponte sullo stretto di Messina ma «anche i trafori» come quello del Frejus e del Monte Bianco. «Senza connessioni - fa notare - le imprese non riescono a svolgere al meglio il loro lavoro che è quello di creare benessere per il territorio». Quindi, in questa ottica, «abbiamo necessità» di una «politica industriale sia nazionale sia europea che abbia grande attenzione per la manifattura. Lo diciamo nell'interesse dell'Italia e dell'Europa, perché senza manifattura non c'è Italia e non c'è Europa». Negli ultimi mesi, infine, l'economia italiana sta frenando e «questo - conclude - ci deve far riflettere». Gli imprenditori italiani - tra pandemia e crisi energetica - per Bonomi sono da considerare «eroi civili» in un Paese in cui «le risorse pubbliche non sono infinite, anzi sono piuttosto finite e noi dobbiamo occuparci di quegli spazi dove lo Stato sta arretrando».



E a proposito dello scenario macroeconomico europeo, durante un evento all'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, il governatore uscente della Banca d'Italia Ignazio Visco ha rivolto un invito velato alla Banca centrale europea a valutare uno stop al rialzo dei tassi: «Sulla base della mia comprensione dell'evoluzione delle determinanti fondamentali dell'inflazione di fondo», ha detto, «considerati gli effetti in atto causati dal forte e rapido inasprimento delle condizioni monetarie, ritengo che siamo vicini al livello al quale fermare l'incremento dei tassi». Per il futuro, quindi, «occorrerà essere aperti alla possibilità di muoversi nel caso avessero luogo nuovi shock inattesi sui prezzi al consumo, la cui probabilità non può essere considerata nulla». L'occasione è stata buona anche per tornare sulla vicenda del Superbonus che avrebbe dovuto «finire presto» e invece «il fatto che sia cresciuto e c'erano meccanismi un po' strani lo abbiamo detto noi ma anche l'ufficio del bilancio».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



## IL COMMENTO

# GIORGIA HA SVUOTATO IL CARRO «FINANZIARIA» PRIMA CHE GLI ALLEATI TENTASSERO UN ASSALTO ALLA DISPERATA

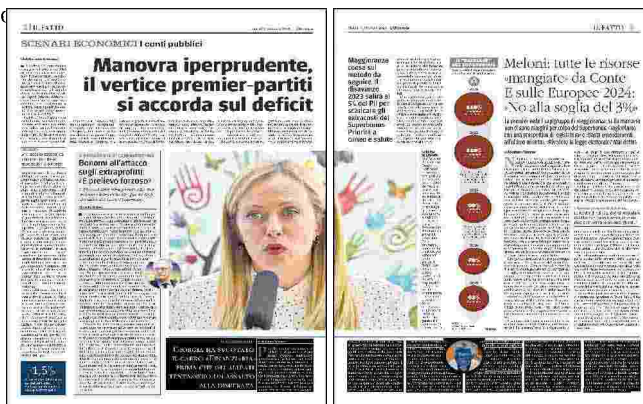


di **Vittorio Macioce**

**P**uò la politica raccontare la realtà? La risposta non è per niente scontata, soprattutto quando arriva l'autunno e ti trovi di fronte alla manovra economica e con la prospettiva delle elezioni davanti. Le europee sono insidiose, perché non ti puoi nascondere. Si vota con il proporzionale puro e il consenso è una fotografia non virtuale. Non ci sono coalizioni e ognuno pesa per conto suo. Non è insomma l'appuntamento più sereno per una maggioranza di governo. In una situazione di questo tipo la tentazione è accontentare tutti i gruppi di interesse, quelli che vedono nella finanziaria l'occasione per battere cassa e accumulare bonus, detrazioni, finanziamenti e soldi più o meno a pioggia. È una vocazione antica in questa penisola. È così che si raduna il consenso, dando ai *clientes* quello che si aspettano. Se non ci sono risorse bisogna perlomeno prometterlo, magari scrivendo da qualche parte un «pagherò» da saldare alle calende greche. Il gioco, anche in tempi di magra, bene o male è stato sempre questo, tanto che beneficiari e affini non hanno alcuna intenzione di lasciarsi sviare da questioni marginali come i conti pubblici. Se il «superbonus» fa venire il mal di pancia a Giorgetti (*in foto*), non è certo un problema per tutti gli altri. Giorgia Meloni ha scelto però un'altra strada, quella della consapevolezza. Ha gettato sul piatto una libbra di realtà. Il messaggio è breve: la diligenza è vuota. È inutile agitarsi, non mettetevi lì a studiare il luogo migliore per gli agguati. Il carro della manovra non ha dentro nulla. Quel poco che c'è a di-

sposizione servirà a tagliare il più possibile le tasse sul lavoro, perché i salari sono ormai una questione che non si può rimandare. È la ferita più sanguinante della nostra economia, quella che sta sulla pelle di ciò che un tempo si chiamava ceto medio e ora è solo una linea di punti sparsi che da troppi anni respirano incertezza e paura. Questi sono gli elettori che Giorgia Meloni sente vicini, in cui si riconosce, che considera affini per sensibilità e visione del mondo. È un consenso che va anche oltre i confini di Fratelli d'Italia. È meloniano. Non è neppure un nocciolo duro. È qualcosa di diverso. È una moltitudine disorientata che vede nella Meloni una speranza, un punto di riferimento. È qui, scommettendo su di loro, che la premier pensa di giocare le elezioni europee. L'azzardo è saltare i gruppi di pressione, confindustria, grandi aziende, banche, associazioni di categoria, sindacati non ostili, vari e profondi corpi intermedi. È a loro che sta dicendo che non ci sarà nessun assalto alla diligenza. È una scelta politica, che potrebbe anche costarle percentuali di consenso, ma che ha un punto di partenza forte: la realtà. La realtà di conti pubblici che non permettono fasti elettorali. È inutile riempire la diligenza con miliardi immaginari, tanto in qualche modo si troverà l'inganno per metterli a bilancio. Quei quaranta miliardi non esistono.

Chi li evoca vive nel virtuale.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





## SCENARI ECONOMICI I conti pubblici

# Manovra iperprudente, il vertice premier-partiti si accorda sul deficit

**Gian Maria De Francesco**

■ Il deficit del Superbonus scaricato sul 2023 e un 2024 caratterizzato da misure ragionate. Pur senza entrare nel merito dei numeri, il vertice di maggioranza di ieri sulla manovra si è concluso con un sostanziale accordo sul metodo da seguire in vista della prossima legge di Bilancio, nella consapevolezza che le risorse disponibili non basteranno a realizzare tutti i punti che erano stati inseriti nel programma elettorale del 2022.

Fratelli d'Italia, Lega e Forza Italia hanno concordato che le risorse andranno concentrate su salari, sanità, famiglie e pensioni, a partire da quelle dei giovani. Sulla base di questa dichiarazione d'intenti si può prevedere che i punti dirimenti saranno: la conferma del taglio del cuneo fiscale per i redditi fino a 35mila euro lordi annui (9-10 miliardi di spesa preventivata) e la detassazione delle tredicesime e dei premi di produzione (non oltre i 2 miliardi). A questo bisognerà aggiungere circa 4 miliardi per rinnovi contrattuali e assunzioni nel comparto sanitario pubblico. Il capitolo pensioni, orientato sulle giovani generazioni, lascia intravedere una maggiore attenzione verso il capitolo previdenza integrativa. È possibile, quindi, che siano introdotti sgravi per gli under 35 affinché possano versare contributi aggiuntivi

sui piani pensionistici individuali al di là di quello che riusciranno a cumulare presso l'Inps con carriere spesso discontinue. La conferma delle misure di flessibilità introdotte nel 2023 ha invece un costo più contenuto compreso tra uno e 2 miliardi di euro ed è rappresentato da Opzione Donna, Ape social e Quota 103 (uscita anticipata con 62 anni di età e 41 anni di contribuzione).

Taglio del cuneo fiscale come priorità, mentre su tutto il resto si dovrà discutere. «Sulle pensioni minime abbiamo già fatto un innalzamento e vorremmo cercare di andare oltre, anche se ci rendiamo conto che arrivare a mille euro, che è obiettivo di legislatura, ora è complicato», ha spiegato Raffaele Nevi, vicepresidente vicario dei deputati e portavoce di Forza Italia. «Poi una attenzione alla sanità perché vogliamo raccogliere il grido di allarme dei presidenti di Regione che sono in difficoltà, e su questo il governo deve essere attento», ha aggiunto ai microfoni del Tg2.

L'incontro a Palazzo Chigi tra i capigruppo, vicepremier e il presidente del Consiglio Giorgia Meloni non è sceso nei dettagli. In primo luogo, perché il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, era assente e perché i numeri sono sua competenza. In secondo luogo, perché si è condiviso il percorso di aumento del

rapporto deficit/Pil 2023 per scaricare sull'ultimo anno di sospensione del Patto di Stabilità il marasma del Superbonus (con i suoi oltre 100 miliardi di euro complessivi). L'intento è quello di portare il deficit al 5% del prodotto interno lordo anziché al 4,5% del Def. Sarebbero una decina di miliardi di euro in più, anche perché lo stesso titolare del Tesoro aveva confermato le stime del Pil per l'anno in corso a +1%, nonostante il rallentamento del secondo trimestre.

Poiché il prossimo incontro (previsto entro due settimane) dovrebbe essere dirimente, le variabili finora individuabili sono rappresentate da un contenimento delle nuove spese da finanziare nell'intorno dei 30 miliardi di euro (occorre infatti includere gli 8 miliardi di spese indifferibili) e, proprio in ragione del focus su giovani e famiglie, su una revisione al ribasso della perequazione delle pensioni per gli assegni superiori a 4 volte il minimo per un risparmio nell'ordine di 4 miliardi che si somma ai circa 8 miliardi già disponibili.

L'incognita è rappresentata dalla crescita economica. Per il 2024 il Def pronosticava un +1,5% che allo stato sembra difficilmente raggiungibile. È chiaro che un qualsiasi peggioramento delle condizioni iniziali richiederebbe ulteriori sforzi dal punto di vista delle

entrate per recuperare più risorse. E lo sguardo di Giorgetti volto alle «rendite» è indicativo di quello che potrebbe essere un metodo di lavoro.

## Maggioranza coesa sul metodo da seguire. Il disavanzo 2023 salirà al 5% del Pil per scaricare gli extracosti del Superbonus. Priorità a cuneo e salute

+1,5%

La crescita del Pil prevista dal Def per il 2024. Centrare questo obiettivo non sarà affatto facile

## L'INCOGNITA

Una crescita economica inferiore alle attese imporrebbe nuovi calcoli



## SCHEMA DI LAVORO

La presidente del Consiglio Giorgia Meloni nel vertice di ieri con i partiti di maggioranza ha soprattutto delineato lo schema che sarà seguito nella stesura della legge di Bilancio. In primo luogo, si cercherà di dare priorità al taglio del cuneo fiscale e alla detassazione di tredicesime e premi di produzione. Poi si cercherà di finanziare la sanità. Attesi sgravi per famiglie e giovani. Il deficit 2023 dovrebbe essere portato al 5% dal 4,5% previsto dal Def. Meloni avrebbe chiesto anche la massima coesione della maggioranza chiedendo ai partiti di limitare in generale il numero degli emendamenti.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633

## IL "DÉCALAGE" DEL SUPERBONUS

Come cambia la maxidetrazione per edifici più efficienti e sicuri



2021



2022



\*solo per "prime case" di proprietari con reddito fino a 15.000 euro, aumentabili col quoziente familiare

2023



\*\*fino al 31/12/2023 se alla data del 30 settembre 2022 erano stati fatti lavori per almeno il 30%

2024

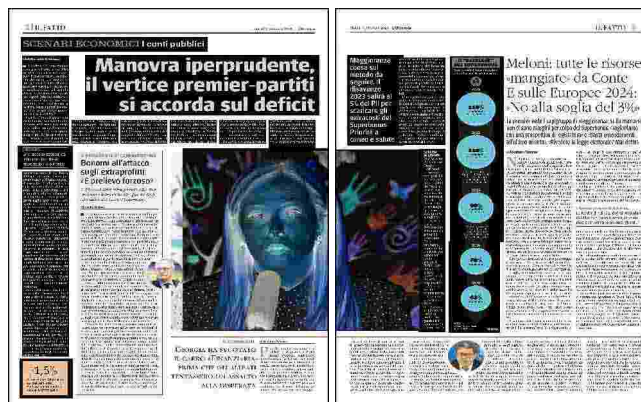


2025



FONTE:  
Legge di Bilancio 2022,  
DI Aiuti e DI Energia

WITHUB



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





## L'ANALISI DI «YOUTREND»

# Sbarramento, uno studio chiude il caso «Il 3% farebbe perdere seggi pure a Fdi»

E il ministro Lollobrigida: «Non è mai esistita una proposta»

### Francesco Boezi

Il tema dell'abbassamento della soglia elettorale per le elezioni europee non è mai stato in agenda. Questo il senso della nota del ministro per la Sovranità alimentare Francesco Lollobrigida, Fdi. «Non esiste alcuna proposta depositata o discussa nell'ambito della maggioranza che preveda modifiche della soglia di sbarramento per le elezioni europee. Le illazioni giornalistiche su presunti dossier sono prive di fondamento», afferma il ministro dell'Agricoltura. Lollobrigida poi attacca: «L'agitazione isterica di alcuni opinionisti risulta non solo ingiustificata, ma ne qualifica anche la incapacità di approfondimen-

to e doverosa verifica delle notizie. Infine stupisce che alcuni, anche nel centrodestra, commentino notizie infondate probabilmente diffuse solo al fine di divaricare una maggioranza coesa come non mai». Per accedere agli scranni di Strasburgo e Bruxelles, servirà il 4%: fine della fiera. Matteo Salvini, ieri in mattinata, è stato lapidario su Rtl 102.5: «La legge è questa e non cambia, si voterà il prossimo giugno e non è serio cambiare la legge elettorale per le europee un anno prima delle elezioni. L'ultima delle preoccupazioni mie, della Lega e del governo è cambiarla, per fare più confusione. Quella è e quella rimane». La maggioranza è concentrata sulla legge di bilancio, per cui sta già lavo-

rando da settimane.

In ogni caso, è stato pubblicato uno studio ad opera di You Trend, Cattaneo e Zanetto. Un lavoro che fotografa cosa accadrebbe se la soglia di sbarramento fosse abbassata al 3% (novità che per ora viene richiesta soltanto dall'Alleanza Verdi-Sinistra). In estrema sintesi, lo studio dimostra come i seggi verrebbero rubati dai piccoli partiti ai grandi, centrodestra compreso. E questo per via del sistema proporzionale puro con cui si vota alle elezioni europee. Sul profilo Twitter di YouTrend è spuntata questa sintesi: «Basandosi sulla media dei sondaggi attuali, con l'abbassamento della soglia di sbarramento al 3%, Azione e AVS eleggerebbero 3 eurodeputati ciascuno. Fdi

perderebbe 2 seggi, mentre Pd, M5S, Lega e Forza Italia dovrebbero invece rinunciare a un eletto ciascuno».

Pure il Pd si è fatto i conti, e ha capito a sua volta che perderebbe degli scranni. E quindi incalza. «La discussione sulla soglia del 3% per l'accesso al Parlamento europeo mi sembra surreale e fuori luogo. In ogni caso mi sembra che anche su questo nella maggioranza non ci sia accordo», osserva Francesco Boccia. Questo dopo due giorni di sostanziale silenzio sul tempo. Ma è anche vero che la discussione, a detta di Fdi, non è mai neppure iniziata. «Se ci fosse una modifica da fare alla legge elettorale per le europee, sarebbe quella di ripensare queste macro-circoscrizioni», chiosa Raffaele Nevi, vicepresidente dei deputati di Forza Italia.

## LA SIMULAZIONE

Simulazione della distribuzione dei seggi alle elezioni europee, basata sulla media dei sondaggi, nel caso che la soglia di sbarramento rimanesse al 4% o se venisse abbassata al 3%.

TOTALE SEGGI: 76

■ Media nei sondaggi ■ Sistema attuale ■ Riforma ■ Differenza  
sbarramento al 4% sbarramento al 3%

Partito	Media nei sondaggi	Sistema attuale (4%)	Riforma (3%)	Differenza
Forza Italia	28,5%	27	25	-2
PD	19,9%	18	17	-1
LeGa	16,1%	15	14	-1
Alleanza Verdi-Sinistra	9,4%	9	8	-1
Azione	7,1%	7	6	-1
Altri partiti	6,6%	0	0	0
Alleanza di Sinistra	3,9%	0	3	+3
Alleanza di Centro	3,2%	0	3	+3
Alleanza di Centro	2,9%	0	0	0
Alleanza di Centro	2,4%	0	0	0

Fonte: Elaborazione Youtrend

WITHUB



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



**CONTRO L'EURO-RIGORE**

# DRAGHI FRATELLO D'ITALIA

*L'ex premier interviene a sorpresa sull'«Economist»: «L'Europa non torni al patto di stabilità, bisogna cambiare». Un assist all'esecutivo Meloni*

**Stefano Zurlo**

■ Per rilanciare l'economia dell'eurozona occorrono «nuove regole e più sovranità condivisa». È quanto afferma Mario Draghi in un intervento pubblicato sul sito online dell'«Economist». E sul patto di stabilità l'ex premier dice: «Tornare passivamente alle vecchie regole sarebbe il risultato peggiore possibile».

a pagina 4

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



## SCENARI ECONOMICI Le polemiche

# L'assist di Draghi contro il rigore Ue

L'ex premier all'«Economist»: «Tornare alle vecchie regole? Il risultato peggiore»

**Stefano Zurlo**

■ Un assist di lusso per Giorgia Meloni. Mario Draghi rompe un lungo silenzio e con un meditato discorso sposa la linea dell'eurocambiamento: più sovranità condivisa e nuove regole per un nuovo Patto di stabilità.

L'Europa è a un bivio: mettersi sulla scia degli Usa o annaspire, ritornando magari alle vecchie regole capestro che incombono. Che fare? Siamo a un tornante decisivo e l'ex premier, da tutti stratonato e indicato per una sfilza di incarichi che sono rimasti fiction, si inserisce nel dibattito in un momento cruciale, sposando in qualche modo la linea dell'esecutivo che chiede parametri meno stringenti e più ossigeno per crescere. Nell'Eurozona, spiega Draghi all'«Economist» on line, servono «nuove regole e più sovranità condivisa».

Che vuol dire in concreto? «Le strategie - prosegue l'ex governatore della Banca centrale europea - che nel passato hanno assicurato la prosperità e la sicurezza dell'Europa, affidandosi all'America per la sicurezza, alla Cina per l'esportazione e alla Russia per l'energia, sono diventate insufficienti, incerte o inaccettabili». Insomma,

ma, così non si può andare avanti, ma qui è anche peggio perché si rischia di fare la parte del gambero: la discussione è in corso e in mancanza di un accordo si scivolerebbe fatalmente nel vecchio sistema. Se non si raggiunge un'intesa, i numeri del deficit e del debito che tanto ci hanno tormentato nel passato, si ripresentano minacciosi a fine anno. Questo per Draghi sarebbe il peggio del peggio: «Tornare passivamente alle vecchie regole sospese durante la pandemia sarebbe il risultato peggiore possibile». Molti sono convinti che finirà così: nel tira e molla fra partner che hanno esigenze diverse se non opposte, si sceglierà di non scegliere e dunque l'Europa indosserà il cappotto logoro e ingessato che aveva messo in naftalina ai tempi del Covid. Ma questo, per Draghi, vorrebbe dire rinunciare alle sfide epocali in gioco: «L'Europa dovrà affrontare una serie di sfide sovranazionali che richiederanno ingenti investimenti in un breve lasso di tempo, compresa la difesa, la transizione verde e la digitalizzazione. Allo stato attuale - è la bacchettata assestata attraverso il settimanale britannico - tutta l'Europa non ha né una strategia federale per finanziarli, né le politiche nazionali possono assumerne il ruolo, per-

ché le norme europee in materia fiscale e sugli aiuti di Stato limitano la capacità dei paesi di agire in modo indipendente».

L'Europa non ha budget, i singoli paesi hanno le mani legate. «Ciò - attacca Draghi - contrasta nettamente con l'America dove l'amministrazione di Joe Biden sta allineando la spesa federale, i cambiamenti normativi e gli incentivi fiscali al perseguimento degli obiettivi nazionali».

Gli Usa corrono, l'Europa boccheggia: il governo Meloni - insieme ad altri - sta cercando in verità di far saltare l'armatura che imprigiona il continente e gli impedisce di stare al passo con la contemporaneità, ma non è detto che l'estenuante mediazione approdi ad una conclusione positiva. «Senza azioni - insiste l'ex capo del governo - c'è il serio rischio che l'Europa non raggiunga i suoi obiettivi climatici, non riesca a fornire la sicurezza chiesta dai suoi cittadini e perda la sua base industriale in favore di regioni che si impongono meno vincoli». Guai, allora, a riproporre le antiche «regole fiscali». La strada è segnata: si deve andare verso «l'Unione fiscale nell'Eurozona e una maggiore condivisione della sovranità». Un'Europa più europea e meno divisa fra Nord e Sud. Lo chiede la Meloni, lo pensa anche Draghi.



**RITORNO** Mario Draghi, 76 anni, ex presidente Bce ed ex premier italiano



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





# La scuola cambia passo: gli esperti delle aziende saliranno in cattedra

► Il presidente di Confindustria Bonomi: «Così prepariamo le risorse per il futuro»  
► La riforma del ministro Valditara: «Rilanciamo gli istituti professionali»

## IL CASO

ROMA Faranno lezione agli studenti portando in classe e nei laboratori la loro esperienza e la loro competenza sul lavoro: le aziende si preparano così ad entrare negli istituti professionali, mettendo in campo manager, tecnici ed esperti del settore. «Dobbiamo preparare i ragazzi - ha dichiarato Carlo Bonomi, presidente di Confindustria - alle tecnologie e all'innovazione. È sulle competenze che si gioca la sfida». E così parte la sfida. L'idea dell'ingresso degli esperti esterni nelle scuole, proposta dal ministro all'Istruzione e al Merito Giuseppe Valditara, fa parte della riforma degli istituti professionali che attraggono sempre meno studenti di anno in anno.

## LINEA

Il ministero, anche in linea con quanto richiesto dal Pnrr, deve intervenire per riformare il corso di studio che, ad oggi, riceve infatti solo il 12% delle iscrizioni complessive, dimostrando di non avere appeal sugli studenti anche in previsione della ricerca di un lavoro. L'obiettivo proprio per questo è doppio: da un lato c'è la necessità di formare ragazzi pronti ad entrare nel mondo del lavoro, con competenze adeguate alle richieste del mercato, e dall'altro ci sono le aziende, che non riescono a trovare personale qualificato da assumere e vanno in sofferenza di anno in anno. Proprio per offrire corsi altamente for-

mativi e specializzati nei singoli settori è prevista la possibilità, per le scuole, di portare in aula gli esperti esterni, provenienti proprio dalle aziende che operano sul territorio, a far lezione preparando i ragazzi su competenze che tra i docenti non ci sono.

«Il fatto che tecnici delle imprese possano andare ad insegnare nelle scuole sembrerebbe aprire ad una nuova era - ha detto il presidente di Confindustria intervenendo a Farete e all'assemblea di Confindustria Emilia a Bologna - registriamo una nuova attenzione da parte del governo su questo punto: abbiamo bisogno di preparare i ragazzi alle tecnologie e all'innovazione, servono capacità professionali completamente diverse rispetto a quelle del mondo della scuola. Le ultime riforme erano tutte rivolte a chi ci lavorava e non a chi le frequentava. I risultati purtroppo si vedono: sugli istituti professionali sappiamo benissimo qual è il gap su quelli tedeschi, che sono i nostri principali competitor».

Il sistema scolastico italiano sta puntando al rilancio degli istituti professionali che non regge il confronto con i percorsi professionalizzanti esteri: anche per questo motivo nella riforma di Valditara è prevista la possibilità aumentare gli scambi con l'estero, proprio per scambiare pratiche e competenze e per confrontarsi con realtà già ben avviate. La possibilità di portare tecnici esterni nelle scuole è accettata anche dai dirigenti scolastici: «Vedremo il testo di riforma cosa prevede - ha spiegato Antonello Gianneli, presidente dell'Associazione nazionale dei presidi - sono comunque d'accordo con l'idea di coinvolgere esperti esterni, fa-

remo in modo che un certo numero di ore sia assegnato a persone che lavorano nelle aziende. Del resto è quel che avviene oggi nei corsi degli Its, con una buona percentuale di ore assegnata a esperti del settore in un corso altamente qualificante. Il sistema delle Academy funziona quindi si può pensare di applicarlo con la riforma anche all'istituto professionale».

## PROPOSTA

Il ministro Valditara propone infatti di stringere i rapporti tra scuola superiore e Its, vale a dire gli istituti tecnici superiori che offrono una formazione di terzo livello e garantiscono tassi di occupabilità altissimi oltre l'80%, e per questo propone di accorciare il percorso di scuola superiore professionale da 5 a 4 anni e di legarci i due anni di Its.

«Oggi si stanno pensando percorsi diversi per avere in 6 anni e non in 7 persone preparate sulle nuove tecnologie, permettendo così anche alle Pmi di essere competitive e portare valore alle filiere - continua Bonomi - si parla di Industria 5.0 e questo vuole dire mettere le persone al centro, sono fondamentali per la crescita economica e sociale del Paese e proprio sulle competenze si giocano le sfide. Nei decenni scorsi abbiamo sempre pensato che il mondo della scuola era esterno da quello delle fabbriche e non ce ne siamo mai occupati: oggi abbiamo un sistema ancora ancorato al passato».

Lorena Loiacono

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I NUMERI

4

La durata, in anni, della scuola professionale secondo la riforma in arrivo

2

Gli anni di Its, una scuola ad alta specializzazione che si svolgerà dopo il diploma

12%

La percentuale di studenti che sceglie di iscriversi agli istituti professionali

500

In euro la spesa media per ogni studente di scuola secondaria

15%

L'aumento dei costi che si registra alla vigilia dell'inizio del nuovo anno

15 mila

In euro, la soglia massima di reddito per ottenere i buoni per i libri di testo



**LA MISURA PER AIUTARE  
LE IMPRESE A TROVARE  
GIOVANI FORMATI  
PREVISTE ANCHE  
OPPORTUNITÀ DI  
SCAMBI CON L'ESTERO**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633





Nel dl carcere per i genitori che non mandano i figli a scuola. Ieri vertice sulla manovra

# Governo, pugno duro su Caivano

## Draghi striglia l'Ue. Ocse: più 1,5% il pil Eurozona nel '24

DI GIAMPIERO DI SANTO

**F**ino a due anni di carcere per «chiunque, rivestito di autorità o incaricato della vigilanza sopra un minore, omette, senza giusto motivo, d'impartirgli o di fargli impartire l'istruzione obbligatoria». È una delle norme contenute nel nuovo provvedimento, un decreto legge, il cosiddetto decreto Caivano, di contrasto al disagio giovanile, alla povertà educativa e alla criminalità minorile, all'esame ieri del preconsiglio dei ministri in vista della riunione di oggi. È inoltre previsto il sequestro del cellulare ai minori che commettono reati.

**Grande sintonia**, grande concordia. In vista della messa a punto della manovra di bilancio i partiti della maggioranza fanno sfoggio di compattezza e si dichiarano d'accordo sulle priorità per il rilancio dell'economia del paese e per il sostegno alle cosiddette fasce deboli della popolazione. Ha cominciato ieri **Antonio Tajani**, leader di Fi, vicepremier e ministro degli Esteri prima del vertice di maggioranza che alle 18,30 di ieri ha preceduto il consiglio dei ministri, in calendario oggi: «C'è una grande sintonia sulle questioni di fondo tra le forze che sostengono il governo. Forza Italia lealmente e convintamente sostiene l'azione dell'esecutivo. Sulla manovra diremo la nostra e punteremo su un principio: meno stato, più imprese nell'economia ma anche aiuti ai più deboli: famiglie, imprese, lavoratori, pensionati». Subito dopo è stato l'altro vicepremier, capo della Lega e ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, **Matteo Salvini**, a dichiarare: «L'obiettivo comune è quello dimettere i soldi, pochi o tanti lo vedremo, per l'aumento su stipendi e pensioni, la conferma del taglio del cuneo fiscale in totale sintonia con **Giorgia Meloni** e tutta la maggioranza, non ci sarà nessuna sbavatura». Salvini ha ribadito che i partiti di maggioranza saranno «unanimi, concordi, seri e concreti. Abbiamo davanti quattro anni abbon-

danti di governo, ci sono progetti su pensioni, flat tax, taglio tasse alle imprese che in questi quattro anni porteremo avanti». **Tommaso Foti**, capogruppo di Fdi alla camera dei deputati, ha detto: «È difficile parlare di una manovra in deficit e occorre riflettere bene sulle misure. Tre sono gli obiettivi: mettere al centro la persona, le imprese e un'attenzione particolare al sistema sanitario. Una parte del nostro personale sta fuggendo non verso il mercato interno, ma verso Riyad ed è molto pericoloso». Certo è che alcuni interventi sono già più o meno delineati: nuovi sostegni per arginare il caro bollette (quelli in vigore scadono a fine mese), un bonus benzina per i bassi redditi contro la corsa dei prezzi dei carburanti, un'ulteriore stretta sul superbonus del 110% che in questi giorni è stato accusato di avere aperto una voragine nei conti pubblici, con correzioni per salvare i condomini che hanno in corso i lavori. Ma non c'è molto spazio per voli pindarici, perché come ha detto il ministro dell'Economia **Giancarlo Giorgetti**, bisognerà pagare per almeno tre anni il conto del Superbonus. Insomma, per abbassare le imposte bisognerà in qualche modo attendere e il governo, come ha detto la premier **Giorgia Meloni**, non ha alcuna intenzione di tornare indietro sulla tassazione degli extraprofiti delle banche. T'assazione definita ieri da **Carlo Bonomi**, presidente di Confindustria, «un prelie-

vo forzoso».

**Secondo l'Ocse, l'Organizzazione** per la cooperazione economica e lo sviluppo, il prodotto interno lordo dei paesi dell'eurozona crescerà dell'1,5% nel 2024, dopo l'aumento dello 0,9% previsto per il 2023. L'inflazione rallenterà al 5,8% quest'anno e scenderà al 3,2% nel 2024 «ma resterà al di sopra dell'obiettivo del 2% stabilito dalla Bce». L'Ocse ritiene quindi necessario che la politica monetaria restrittiva prosegua, ma al tempo stesso sottolinea l'importanza di una politica fiscale che diventi più mirata e sostenibile.

**Il governatore della Banca d'Italia Ignazio Visco**, nel

corso di un intervento all'Ispi, a proposito dei tassi di interesse, ha dichiarato che «siamo vicini al livello al quale fermare l'aumento dei tassi: l'inflazione è in discesa». Visco ha aggiunto, a proposito della politica economica, che «ci sono stati interventi necessari durante la pandemia, altri per l'aumento dei prezzi dell'energia, ma non possono essere strumenti permanenti da mantenere nel tempo. Il Superbonus doveva finire presto».

**Nell'Eurozona servono** «nuove regole e più sovranità condivisa». L'ex presidente della Bce ed ex presidente del consiglio **Mario Draghi** in un intervento sull'*Economist on line* sostiene la necessità che l'Europa cambi marcia e si doti di nuove strategie per rilanciare il proprio ruolo nel mondo: «Le strategie che nel passato hanno assicurato la prosperità e la sicurezza dell'Europa, che si è affidata all'America per la sicurezza, alla Cina per l'export e alla Russia per l'energia, sono diventate insufficienti, incerte o inaccettabili», afferma l'ex presidente della Bce, per il quale sul fronte delle politiche di bilancio «tornare passivamente alle vecchie regole sospese durante la pandemia sarebbe il risultato peggiore possibile».

**Almeno undici persone sono morte**, cinque sono scomparse e decine sono rimaste ferite a causa delle inondazioni che hanno colpito Grecia, Turchia e Bulgaria e hanno causato enormi danni a case, strade e infrastrutture. In Grecia sono già morte due persone mentre resta disperso un uomo il cui veicolo è stato travolto da un torrente. In Turchia le vittime accertate sono state 6 con 2 dispersi. In Bulgaria le piogge torrenziali che si sono abbattute in particolare nella zona del Mar Nero hanno ucciso tre persone e colpito migliaia di turisti. Inoltre si registrano due dispersi, due donne in un'automobile travolta dalla piena di un fiume che stavano attraversando.

**Il nostro obiettivo principale** è la vittoria. Farò tutto il possibile e l'impossibile per la vittoria dell'Ucraina, quando libereremo ogni centimetro del nostro paese e ogni persona». Lo scrive in un post su Facebook **Rustem Umerov**, nuovo ministro della Difesa ucraino.

«Restituiremo una vita normale e dignitosa alle città ucraine che purtroppo sono temporaneamente occupate. Sappiamo che la gente è lì che ci aspetta. Perché queste sono le nostre persone e i nostri territori». Ieri il presidente **Volodymyr Zelensky** ha denunciato la morte di 16 civili uccisi da un attacco russo nel Donetsk: «L'artiglieria dei terroristi russi ha ucciso 16 persone nella città di Kostiantynivka, nel Donetsk. Un mercato ordinario. Negozi. Una farmacia. Persone che non hanno fatto nulla di male. Molti feriti».

Purtroppo il numero delle vittime e dei feriti potrebbe aumentare. Questo male russo deve essere sconfitto il prima possibile». A Kiev ieri è arrivato il segretario di Stato Usa **Antony Blinken**, ricevuto dal ministro degli Esteri **Dmytro Kuleba** e anche da **Zelensky**. «Abbiamo visto buoni progressi nella controffensiva», ha dichiarato, «è molto incoraggiante. Vogliamo essere sicuri che l'Ucraina abbia ciò di cui ha bisogno, non solo per riuscire nella controffensiva, ma anche nel lungo termine per assicurarsi di avere un forte deterrente, una forte capacità di difesa, affinché in futuro aggressioni come queste non si ripetano. Siamo determinati a continuare a lavorare con i nostri partner mentre costruiscono e ricostruiscono un'economia forte, una democrazia forte, tutto ciò è necessario per garantire che l'Ucraina non solo sopravviva, ma prosperi in futuro». Il segretario di Stato ha annunciato nuovi aiuti per un miliardo di dollari all'Ucraina.

**Allarme di Save the children** alla scuola italiana all'indomani degli anni neri della pandemia. Secondo l'organizzazione, la percentuale di pil che lo stato italiano dedica all'istruzione è scesa al 4,1%, contro una media europea del 4,8%.

**Enrique Tarrio**, leader dell'organizzazione di estrema

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



destra Usa Proud boys che sostiene l'ex presidente **Donald Trump** e che ha avuto un ruolo fondamentale nell'organizzazione dell'assalto a Capitol Hill, sede del Congresso degli Stati Uniti, avvenuto il 6 gennaio del 2021, è stato condannato a 22 anni di carcere. L'uomo non partecipò all'attacco dei

Proud Boys perché era stato arrestato due giorni prima, appena arrivato a Washington, per avere bruciato una bandiera con la scritta «Black lives matter», ma aveva coordinato gli assalti con una serie di messaggi.

**no 13 e 20 anni** avrebbero subito violenze sessuali per oltre dieci anni da parte del nonno, dello zio e dei genitori, tutti arrestati. È avvenuto a Monreale, nel palermitano, e gli abusi sarebbero stati commessi tra il 2011 e il 2023.

**nel** corso dell'assemblea nazionale di Fratelli d'Italia che si terrà martedì prossimo a Roma. La notizia è emersa durante la cena di martedì sera a Palazzo Brancaccio che si è conclusa con un brindisi fra Meloni, deputati, senatori e ministri

**Due sorelle che ora han-**

**Si parlerà di congresso**

**Altri articoli sul  
di Caivano a pag. 29**

© Riproduzione riservata



IL VERTICE SULLA MANOVRA

Vignetta di Claudio Cadei

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



**Al via Sud Invest**, la convention dedicata al rilancio del Mezzogiorno, dal 20 al 23 settembre. Fra i temi principali ci saranno: lo sviluppo economico e infrastrutturale, le opportunità derivanti dal Pnrr, la sfida della transizione energetica e il rilancio dell'occupazione. La prima tappa della convention si terrà al Senato della Repubblica, a Roma, in occasione dell'incontro incentrato sulla competitività dei Consorzi Asi per lo sviluppo del territorio. Nei successivi quattro giorni si posterà al teatro Vittorio Emanuele di Benevento con dibattiti a cui prenderanno parte Ministri, Sottosegretari, esponenti del mondo industriale e imprenditoriale di primo piano, fra i quali il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, il Ministro degli Interni Matteo Piantedosi, i delegati di tutti i Consorzi industriali italiani, dei maggiori istituti di credito presenti sull'intero territorio, i rappresentanti di Confindustria e delle maggiori organizzazioni sindacali. L'evento è organizzato dalla Federazione Nazionale Italiana Consorzi Industriali. A fare gli onori di casa sarà il presidente del Consorzio Asi Luigi Barone, oltre al sindaco Clemente Mastella e al presidente della Provincia Nino Lombardi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



«La legge sull'equo compenso è migliorabile in diversi aspetti. Tuttavia, riteniamo molto preoccupante la questione sollevata da Confindustria, Abi, Ania, Assonime e Confcooperative che, in una recente lettera al governo, hanno messo sul banco degli imputati la stessa norma. Il nostro pensiero è che la norma sarà anche non perfetta, ma non deve essere messo in discussione il principio etico». Sono le parole del presidente Unione nazionale giovani dottori commercialisti Matteo De Lise.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633





## Equo compenso, parametri legge 4 in vista

**P**rofessionisti ordinistici «a testuggine» in difesa dell'equo compenso per le loro prestazioni (legge 49/2023), in vista dell'incontro di martedì fra esponenti del ministero della Giustizia e di quello delle Imprese e del made in Italy e i rappresentanti di Abi, Ania, Assonime, Confindustria e Confcooperative, insieme ai vertici del Consiglio nazionale dei commercialisti. E, nel frattempo, nel dicastero di via Arenula è all'opera, sotto la regia del sottosegretario **Massimo Bitonci**, il «cantierista» per l'adozione del decreto attuativo che dovrà definire i parametri per il pagamento dei servizi resi dai lavoratori autonomi riuniti in associazioni (e disciplinati dalla legge 4/2013).

La presa di posizione delle organizzazioni bancarie, assicurative e d'impresa (che, in una lettera al governo, hanno sostenuto che le modalità con cui è stata declinata la disciplina potrebbero «dar luogo ad aumenti paradossali e indiscriminati» di tutte le remunerazioni) celerebbe per il presidente del Consiglio nazionale degli ingegneri Domenico Perrini «tentativi fuori luogo e fuori tempo di attaccare una legge che non va toccata. L'abbiamo voluta con tutte le nostre forze» e sulla sua applicazione «siamo pronti al confronto», scandisce, definendo, poi, «un'aberrazione» il recente bando – revocato tre settimane dopo l'emanazione – del ministero dell'Ambiente per reclutare un ingegnere chimico per un incarico annuale a titolo gratuito (come raccontato su ItaliaOggi del 1° settembre).

«È paradossale – si sfoga il numero uno del Consiglio nazionale forense Francesco

Greco – che, in un periodo di aumento dei costi di beni e materie prime legato agli extra-profitti delle grandi aziende, non si voglia riconoscere un compenso equo ai professionisti», rammentando che le categorie avevano, prima ancora che la legge 49 venisse approvata, ad aprile, «chiesto di ampliare la platea dei committenti» (che, in base ad alcune stime sarebbe di circa 78.000 soggetti, fra pubblici e privati, ndr), perché i parametri ministeriali per la determinazione degli emolumenti «devono valere per tutto il mondo produttivo e per la Pa».

A seguito della notizia, diffusa ieri da ItaliaOggi, della convocazione del presidente dei commercialisti Elbano de Nuccio, si apprende che Professioni Italiane (l'agglomerato degli Ordini, guidato da Armando Zambrano) ha scritto al viceministro della Giustizia Francesco Paolo Sisto, chiedendo di poter partecipare all'incontro del 12 settembre.

Quanto alla riunione di ieri con Bitonci, invece, il vertice di Confcommercio professioni Anna Rita Fioroni auspica un dialogo «permanente» col sottosegretario, per giungere alla stesura del modello di determinazione dei parametri, che poi sarà adottato dal ministero. Un iter necessario, considerato che il bacino delle categorie associative è multiforme, dunque, spiega, «occorrono criteri innovativi e coerenti con il mercato del lavoro professionale per l'individuazione del compenso equo». Pertanto, la presidente valuta favorevolmente «l'intento di lavorare per aree quanto più possibili omogenee».

**Simona D'Alessio**

» Riproduzione ristretta



Massimo Bitonci

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



# Grandi manovre in Confindustria: il nuovo presidente non sarà più lombardo ed avrà un grosso fatturato

Carlo Valentini a pag. 8

Bonomi incontra gli imprenditori emiliani. Primi passi di una difficile campagna elettorale

## Grandi manovre in Confindustria Il nuovo presidente: non lombardo, fatturato importante

DI CARLO VALENTINI

«Sono tempi difficili e soffriamo per la mancanza di una politica industriale italiana ed europea che valorizzi la manifattura. In Europa è in corso addirittura un attacco ideologico al riciclo che è un attacco alla manifattura italiana (seconda al mondo nel riciclo di prodotti industriali) da parte di chi non ha investito in questa direzione, sottovalutando l'aspetto ambientale, e ora che siamo all'emergenza ecologica vuole puntare sul riuso.

**L'Italia deve difendere la sua manifattura»:** Carlo Bonomi, presidente di Confindustria, parla all'assemblea degli industriali dell'Emilia, dove c'è il cuore del distretto del packaging, terreno di battaglia tra il riciclo (le confezioni prodotte con materiali che vengono poi recuperati e riutilizzati) e il riuso (le confezioni sono ricondizionate e rigenerate).

Poi tira le orecchie al governo per il pasticcio dei trafori: «Da oltre un anno lancio allarmi sulle conseguenze della chiusura del Monte Bianco e nulla si è mosso, chi doveva interessarsene è rimasto assente, finché è arrivata l'emergenza e solo allora, come spesso accade in Italia, ci si è accorti del pasticcio. È importante il ponte sullo Stretto ma sono importanti anche i trafori, altrimenti le imprese non riescono a esportare».

**Una tirata d'orecchi arriva anche sulla scuola:** «Abbiamo un sistema formativo ancorato al 900, bisogna assolutamente intervenire, c'è un'apertura da parte del governo su una svolta nella formazione tecnico-professionale, coi tecnici delle imprese che potrebbero andare a insegnare nelle scuole dell'innovazione e le nuove tecnologie in uso nelle aziende. Però bisogna fare presto, la società va veloce e non può scontare la lentezza della politica».

Anche il presidente di Confindustria Emilia, **Valter Caiumi**, strattone la politica: «Ci sono imprese in Romagna ancora ferme dopo l'alluvione, sono passati mesi e ancora non ci sono gli aiuti per ripartire. Quanto al Pnrr, dovrebbe essere automatica la redistribuzione delle risorse inutilizzate a chi invece riesce a cogliere le opportunità dell'investimento». Nessuno sconto all'Europa: «Non persegue una forte politica internazionale, non mette in campo la sua forza. Mentre gli Stati Uniti si stanno muovendo bene e molte imprese italiane stanno meditando di investire negli Usa per le condizioni favorevoli». Infine un assist per il nucleare: «Bene accelerare sulle rinnovabili che però non riusciranno a coprire il fabbisogno di energia, per altro in forte crescita. Quindi è penalizzante frapporre ostacoli alla nuova generazione del nucleare, con tutti i vantaggi che essa può apportare».

**La platea applaude. Si festeggia anche il decennale di Fa-rete**, un padiglione (a fianco della sala convegni) dove i giovani propongono le loro idee e le loro startup alle imprese, tentativo di fare uscire le aziende dal fortino per confrontarsi con quanto si muove nell'universo giovanile.

**Ma ormai Confindustria** è già in pre-campagna elettorale e quindi a latere delle assemblee si discute anche del post-Bonomi. Il presidente scadrà a maggio, a gennaio saranno nominati i 200 saggi che indicheranno il successore. Per ora l'identikit indica un non lombardo (per problemi di rotazione, Bonomi è stato presidente di Assolombarda) e un industriale dal fatturato importante (Bonomi è a capo di un gruppo di piccole imprese che producono strumentazione per anali-

si di laboratorio). La panchina è piena di candidati, Bonomi sponsorizza **Alberto Marengi**, tra gli attuali vicepresidenti di Confindustria, a capo di due cartiere, che però è mantovano e quindi con lui non ci sarebbe rotazione. Inoltre egli è sposato con **Maddalena Morgante**, deputata di Fratelli d'Italia, e c'è chi storce il naso poiché l'organizzazione avrà a che fare con un governo a guida FdI.

**A reclamare il cambiamento geografico** è il Veneto, forte delle sue buone performance economiche. In questo caso in prima fila c'è ovviamente l'attuale presidente di Confindustria Veneto, **Enrico Carraro**, che guida l'azienda di famiglia che produce macchine agricole e movimento terra. Lui però è osteggiato dai grandi elettori per la sua indipendenza e per il programma di una Confindustria sganciata dalla politica e dai potentati. Il suo destino potrebbe quindi emulare quello di **Alberto Vacchi**, che tentò (nel 2016) dal vertice di Confindustria Emilia di fare il salto ma un complotto dei grandi elettori lo bloccò allo sprint finale (per otto voti vinse **Vincenzo Boccia**).

Qualche nome di grandi elettori? **Luigi Abete**, **Emma Marcegaglia**, **Luca Di Montezemolo**. Sì perché una parte con-

sistente di Confindustria è costituita da aziende a partecipazione statale e da gruppi che comunque flirtano con la politica, perfino la Rai è membro dell'organizzazione. Forse anche per questo un imprenditore importante come **Matteo Zoppas**, alla fine ha affievolito l'impegno confindustriale e accettato

l'esilio all'Ice, l'Istituto per il commercio estero. Se ci si ritrovasse in un'inespicabile *impasse*, il suo no-

me potrebbe però uscire dal cappello. In Piemonte sta valutando che fare **Marco Gay**, forse troppo giovane (neppure 50 anni) presidente del gruppo Digital Magics e profeta dell'innovazione digitale.

**Non va trascurato il fatto** che è stata attuata una modifica statutaria, la quale consente a un ex presidente di ricandidarsi. Sembra fatta apposta per il ritorno di **Antonio D'Amato**, napoletano, imprenditore di imballaggi alimentari, che fu presidente di Confindustria dal 2000 al 2004. Una parte delle sedi meridionali lo appoggia. Non il Lazio, dove **Luigi Abete** sta apertamente sponsorizzando Maurizio Stirpe, uno dei vice di Bonomi, ramo componentistica in plastica per auto, elettrodomestici, aviazione, eccetera, presidente della squadra di calcio del Frosinone. È molto attivo e in un'intervista ha detto: «Il nostro paese è rimasto indietro in tante cose, anche nel potere d'acquisto dei salari. Dipende dal fatto che il pil non è aumentato in questi trent'anni come doveva. La produttività non è cresciuta ed evidentemente il paese, anche se lentamente, va verso una condizione di declino. Servono riforme». Prove di presidenza?

**Altri nomi nel paniere** sono due vice di Bonomi: **Emanuele Orsini**, emiliano, è stato presidente di Federlegno e **Barbara Beltrame Giacomello**, veneta, ramo siderurgico. E infine **Antonio Gozzi**, ligure, presidente di Federacciai (e della Virtus Entella, società calcistica di Chiavari, serie C), **Giuseppe Pasini**, ramo siderurgico, ex presidente di Confindustria Brescia, **Leopoldo Destro**, padovano, produce cavi elettrici, presidente di Confindustria Veneto-Est. C'è chi sgomita e chi (per ora) si tira indietro. Saranno mesi bollenti quelli che attendono l'organizzazione imprenditoriale.

— Riproduzione riservata —



**Valter Caiumi, presidente Confindustria Emilia:**  
*«Nessuno sconto all'Europa: non persegue una forte politica internazionale, non mette in campo la sua forza. Mentre gli Stati Uniti si stanno muovendo bene e molte imprese italiane stanno meditando di investire negli Usa per le condizioni favorevoli»*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



## BONOMI CONTRO LA TASSA: «PRELIEVO FORZOSO»

# «Extraprofiti? Uno sbaglio»



■ La tassa sugli extra-profiti è «un prelievo forzoso». Questo il commento del presidente di Confindustria, Carlo Bonomi che, dal palco dell'assemblea di Confindustria Emilia non risparmia critiche e spiega di non aver mai letto «sui testi economici la parola extraprofitto, come la parola extraperdita ed extrapareggio». Per il numero uno degli industriali «si sta parlando di margine operativo lordo. Fare una tassa su una riga di bilancio, lo chiamerei prelievo forzoso».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



# «Rapporti commerciali stretti Cresce l'interscambio con l'Italia»

Giovanni Baroni (Confindustria) prevede che gli effetti della frenata si sentiranno alla fine dell'anno

di **Sandro Neri**  
BOLOGNA

**Prima** la pandemia, poi la crisi energetica e, subito dopo, la guerra in Ucraina. I cambiamenti in atto nell'economia mondiale imprimono mutamenti alle filiere industriali e alle catene di approvvigionamento. «Le transizioni in corso possono essere una grande opportunità, a patto che le si sappia affrontare nel modo giusto: per cominciare, con un approccio di filiera, al di là dei confini geografici del Paese», avverte Giovanni Baroni, presidente Piccola Industria di Confindustria, tra i protagonisti, oggi a Bologna, dell'incontro 'Italia-Germania: transizioni, nuove geografie di filiera e opportunità per le Pmi' (alle 10, a BolognaFiere), organizzato insieme a Fondirigenti e Ahk Ita-

**IL CONVEGNO DI OGGI A BOLOGNA**  
Transizioni, nuove geografie di filiera e opportunità per le piccole imprese al centro del dibattito



Giovanni Baroni, 50 anni, presidente Piccola Industria di Confindustria

lien, la Camera di commercio italo-germanica. «Dobbiamo iniziare a ragionare in termini di continente e quindi, nel nostro caso, di Europa», continua Baroni. Di qui il ciclo di incontri, «il primo dei quali - dice - non poteva che partire dal principale partner commerciale dell'Italia».

**Un Paese, la Germania, che è entrato in recessione. Quali sono le conseguenze per il nostro tessuto industriale?**

«Registriamo un rallentamento, soprattutto sul piano degli investimenti. Quella tedesca e la nostra sono due economie interconnesse. La loro aveva cominciato a rallentare un anno fa,

quando la nostra era in piena euforia. Le previsioni parlano di un 2024 che non avrà nulla a che vedere con l'anno che ci siamo lasciati alle spalle».

**L'economia italiana, però, sta tenendo.**

«Il manifatturiero sì, anche per effetto della domanda, legata a consegne lunghe. La frenata ci sarà alla fine dell'anno e all'inizio del 2024».

**Quando riprenderà l'economia tedesca?**

«La Germania sta mettendo in atto una serie di misure potenzialmente efficaci. Crediti di imposta forti, focus sulle Pmi, incentivi e, sembra incredibile, interventi di semplificazione buro-

## MERCATO COMUNE

«C'è un rallentamento degli investimenti. Però Berlino ripartirà e resta il nostro principale partner»

cratica. Dico incredibile perché parliamo di un Paese simbolo di efficienza. L'auspicio è che si riesca a coordinare gli interventi con l'Italia, visti gli stretti rapporti economici e commerciali che abbiamo con loro. I 58 miliardi di euro stanziati per le transizioni nel 2024 e gli investimenti sulle infrastrutture e la rete ferroviaria creeranno un indotto anche per noi».

**L'interscambio è positivo.**

«Non solo, continua a crescere da anni. Nel 2022 era a quota 168 miliardi, contro i 142 del 2021. Nel 2015 era a 108. Numeri che danno la misura di una crescita costante».

**Che opportunità vede per le Pmi?**

«Parliamo ormai di un mercato comune. Molti prodotti d'eccellenza dell'industria tedesca, inoltre, hanno componenti che parlano italiano. Bisogna che le filiere dialoghino e affrontino insieme le grandi evoluzioni a cui sono chiamate, esprimendo il primato tecnologico di cui sono capaci. Anche per disarmare le minacce che arrivano da altri continenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**BONOMI**

«Bene i ponti  
ma decisivi  
anche i trafori,  
più investimenti»

Nicoletta Picchio — a p. 5



**Carlo Bonomi.** Presidente di Confindustria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633





# «Ponti importanti, ma anche i trafori Ora più investimenti»

**Bonomi (Confindustria)**

«Non ci accorgiamo delle infrastrutture fino all'evento catastrofico»

**Nicoletta Picchio**

I numeri sugli investimenti, che stanno scendendo. E il nodo infrastrutture, con l'ultimo episodio, riferito al traforo del Monte Bianco, che rivela «il classico male italiano: la mia prima dichiarazione sul tema è del 15 luglio 2022, quasi ogni mese di quest'anno ho ricordato di fare attenzione e denunciato la questione: il traforo chiuderà e sarà un problema non solo della Valle d'Aosta ma di tutto il paese. Poi succede la frana del Frejus è improvvisamente ci svegliamo: come sempre finché non c'è un evento catastrofico non ci si accorge che abbiamo un problema di infrastrutture».

Problemi cruciali per le imprese, che devono investire per affrontare le transizioni, ambientale e digitale. E che hanno bisogno di infrastrutture per esportare: «l'economia italiana in questi anni ha retto sull'export, per l'85% rappresentato dalla manifattura. Lo scorso anno abbiamo avuto il record di oltre 600 miliardi». Serve una politica industriale italiana ed europea che dia grande attenzione alla manifattura: Carlo

Bonomi, presidente di Confindustria, l'ha detto nel suo intervento di ieri all'assemblea di Confindustria Emilia Area Centro. Citando i numeri: «da inizio 2021 fino al primo trimestre 2022 gli investimenti italiani erano sopra la media del 3,5%; negli ultimi cinque trimestri siamo scesi allo 0,8.

Lo diciamo nell'interesse dell'Italia e dell'Europa, senza manifattura non c'è Italia e non c'è Europa». Per Bonomi occorre un Fondo sovrano Ue che accompagni le transizioni: «sono ineludibili, ma la sostenibilità ambientale non può prescindere da quella sociale ed economica», ha detto Bonomi, denunciando l'atteggiamento ideologico dell'Unione europea.

Alla politica europea va affiancata quella nazionale. Ad ampio raggio, a partire dalle infrastrutture: «senza le connessioni - ha sottolineato il presidente di Confindustria - le nostre imprese non riescono a svolgere al meglio il loro lavoro, che è quello di creare valore e benessere per i territori. Sul traforo del Monte Bianco, dove'erano tutti quelli che se ne dovevano occupare in questi mesi? È importante il ponte, ma sono importanti anche i trafori».

Quanto alla tassa sugli extra profitti per Bonomi «è un prelievo forzoso». Numeri alla mano il presidente di Confindustria approfondisce: «è un dibattito nato in Europa che prende come riferimento il margine operativo lordo. Solo che questo

paese ha un vocabolario che va dalla A alla O. Peccato che alla lettera P c'è il tema produttività, di cui non si parla mai».

In Europa dal 2000 al 2019 la produttività in Italia è aumentata dal 3,7%, mentre i salari sono cresciuti del 5 per cento. Negli stessi anni per Francia, Germania e Spagna i salari sono saliti del 12%, con la produttività a + 17 per cento.

Se si guarda la manifattura, quella italiana ha concesso aumenti più elevati che in altri paesi: il mol è stato -5 e i salari sono aumentati del 5. In altri settori ci sono stati aumenti, ha ricordato Bonomi, commercio +18, agricoltura +19, costruzioni +43.

Sempre sulla manifattura i dati sono «impietosi». I salari solo saliti del 19% e la produttività del 17%, mentre in Germania i dati sono rispettivamente del 17 e 44%; in Francia del 18 e 45, in Spagna del 12 e 49. «Ci sarebbe da dirci abbiamo sbagliato le politiche industriali, diteci cosa dobbiamo fare».

Si va verso Industria 5.0: «vuol dire mettere le persone al centro, le sfide si giocano sulle competenze e il Pnrr sarà cruciale per intervenire sulle disuguaglianze», ha detto Bonomi, registrando una nuova attenzione da parte del governo, con il ministro Valditara che vorrebbe consentire ai tecnici delle imprese di insegnare nelle scuole.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Questo paese ha un vocabolario che va dalla A alla O. Peccato che alla P ci sia la produttività di cui non si parla mai»



## Confindustria

Emilia, più spinta a investimenti  
in scia a rimpatrio filiere —p.22

# Emilia, avanti con gli investimenti in scia al rimpatrio delle filiere

## Confindustria

Al via ieri nei padiglioni  
di BolognaFiere la decima  
edizione di Farete

Caiumi: «L'Emilia può  
essere il cuore delle nuove  
catene regionali del valore»

### Ilaria Vesentini

È una grande "festa" delle imprese e delle filiere emiliane, quella in corso da ieri nei padiglioni di BolognaFiere per la decima edizione di Farete. Ad aprire la due giorni di fiera-assise di Confindustria Emilia Area Centro, davanti a una platea di 2mila imprenditori e in mezzo ai 10mila mq di spazi espositivi per workshop e incontri B2B, è il presidente Valter Caiumi, che da quattro anni (riconfermato fino al 2025) guida le 3.400 industrie associate del dinamico triangolo manifatturiero tra Bologna, Modena e Ferrara (75 miliardi di euro di fatturato aggregato e 182mila posti di lavoro).

Nella sua relazione Caiumi si concentra sull'eccellenza di questo territorio "locomotiva" del Paese e sulla sua capacità straordinaria di investire ed esportare, nonostante i freni del contesto geopolitico e i disastri naturali senza precedenti abbattutisi nell'ultimo anno. E ripercorre i ri-

schì che oggi ne minano la competitività - tra incentivi pubblici disomogenei, paletti burocratici europei, carenze di personale, tassi di interesse record - ma con una certezza: «L'Emilia può diventare il cuore delle nuove catene regionali del valore». La de-globalizzazione sta infatti cambiando la geografia dell'export e delle filiere e diverse imprese multinazionali spostano o duplicano la propria rete di subfornitura dall'Asia all'Europa. «La regionalizzazione - sottolinea il presidente - può rappresentare per noi un'occasione di crescita, soprattutto se sapremo intercettare i cambiamenti in atto legati alla transizione climatica e al digitale, nel nome anche della sostenibilità. Il sistema emiliano di piccole e medie imprese, spina dorsale del sistema produttivo nazionale sopravvissuta alla crisi finanziaria e alla pandemia, ha il 50% dei propri clienti all'estero e ha beneficiato nell'ultimo anno di un crescente volume di ordini internazionali».

L'attrattività del sistema Emilia ha però bisogno di essere sostenuta da una politica industriale europea in grado di competere con l'Ira statunitense e da un gioco di squadra a livello locale. «Abbiamo ricevuto quest'anno due importanti riconoscimenti internazionali: una donazione di 100 milioni di euro da James Anderson per sviluppare la sede di John Hopkins University - ricorda Caiumi - e la notizia dell'imminente apertura della dodicesima sede dell'Università Onu che studierà il cambiamento climatico

grazie ad AI e big data. A Bologna mancano però spazi per gli alloggi delle famiglie e aree industriali per le imprese. Bisogna accelerare il riuso di aree dismesse e potenziare interporto e aeroporto».

Sono le testimonianze di 12 imprese campioni di innovazione - dalla meccanica alla moda, dalla ceramica al biomedicale, da marchi blasonati come Ducati ai meno noti Endura o Cubbit - che si succedono sul palco nella mattinata bolognese a raccontare la forza emiliana di conquistare e rivoluzionare i mercati globali in nicchie ad altissima specializzazione, battendo le medie nazionali per fatturato, export, investimenti e occupati. È in questa Emilia che si riconosce il presidente di Confindustria Carlo Bonomi, che qui è di casa, perché nel distretto biomedicale modenese ha due stabilimenti e che nel suo intervento riprende diversi temi cari a Caiumi: la sostenibilità non solo ambientale ma economica; la formazione di competenze per rispondere a carenze di addetti che rischiano di compromettere lo sviluppo industriale, la produttività, il Pnrr.

«Non dobbiamo rallentare ora gli investimenti», è il monito che Caiumi lancia ai colleghi nel primo decennale di Farete. Nonostante tutti i rischi e il costo del credito alle stelle (la domanda di prestiti delle imprese è scesa lo scorso luglio ai minimi dal 2003) «dobbiamo cercare fonti alternative di finanziamento - esorta - puntare a crescere dimensionalmente anche attraverso aggregazioni, ma non dobbiamo fermarci ora!».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL PRESIDENTE**  
**«La regionalizzazione è un'occasione di crescita se sapremo intercettare i cambiamenti legati a transizione e digitale**



**L'evento.**  
La sfilata dei 12 testimonial di imprese campione d'innovazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Imprese & Territori**

**Certificati verdi, prezzi alle stelle**  
Più che raddoppiati in due anni

**Semplifica i processi della tua azienda**

Google ARXIVER

**Imprese & Territori**

**Un'idea, avanti con gli investimenti**  
in scia al rimpatrio delle filiere

**13-16 settembre 2023**  
**Geo FLUID**  
2023 Drilling & Foundations

www.geofluid.it

068633





**AMBIENTE**

## Sicilia, la Regione accelera sulla costruzione di due termovalorizzatori

Arrivare prima possibile alla costruzione di due termovalorizzatori utilizzando come modello operativo quanto è stato fatto a Roma con l'attribuzione al sindaco Roberto Gualtieri di "poteri speciali" per accelerare l'iter e arrivare prima possibile al bando. Del tema è tornato a occuparsi un paio di giorni fa il governatore siciliano Renato Schifani che ha incontrato a Roma il ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, Gilberto Pichetto Fratin. Il punto è quello delle procedure da utilizzare per consentire, si legge in un comunicato della Regione, «alla Sicilia di dotarsi di termovalorizzatori hi tech di ultima generazione, a emissioni zero, in grado di risolvere i problemi legati allo smaltimento dei rifiuti e allo stesso tempo di produrre energia». Il presidente della Regione siciliana spiega: «Servono norme per accelerare le procedure, così come è stato fatto a Roma il che non significa non rispettare i pareri ambientali. Quello che conta è fare in modo che la burocrazia lenta non imbrigli tutto ostacolando la realizzazione di impianti che sono necessari. La norma potrebbe arrivare nel decreto energia in preparazione».

Della questione si parla ormai da mesi, ma l'incendio di questa estate che ha interessato la discarica di Bellolampo a Palermo e il conseguente inquinamento ambientale a causa della diossina che si è sprigionata dalla discarica hanno spinto il presidente della Regione siciliana ad accelerare su un progetto, già avviato dal precedente governo regionale guidato da Nello Musumeci, che ormai appare inevitabile. «Il ministro – ha spiegato ieri Schifani ai giornalisti – mi ha assicurato che, a breve, avremo una norma operativa che consentirà alla Regione di poter realizzare uno o più termovalorizzatori, secondo le procedure date all'attuale sindaco di Roma, Gualtieri. Poi starà a noi, alla Regione, vincere questa scommessa che non possiamo perdere. I rifiuti diventeranno una risorsa e produrranno energia».

Il governatore siciliano punterebbe a costruire i due impianti di termovalorizzazione dei rifiuti solidi urbani con un finanziamento pubblico e non, come aveva previsto il precedente governo, con il project financing: «Non intendo scaricare i costi di ammortamento di impresa sui cittadini - dice Schifani - e quindi escludo nettamente il project financing, finanzieremo i termovalorizzatori con fondi pubblici». Resta da capire anche la localizzazione: il governo Musumeci aveva individuato Gela e Catania, ora si parla di Palermo al posto di Gela. «Ne faremo uno nella Sicilia orientale e uno nella Sicilia occidentale» spiega il presidente della Regione senza scendere nei particolari per il momento. E poi aggiunge: «Ho dato incarico a una società romana per conoscere i flussi di rifiuti e tra un paio di mesi avremo i risultati: questo per conoscere meglio l'andamento della raccolta differenziata e poter dimensionare adeguatamente anche gli impianti».

— Nino Amadore

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



# Incidente ferroviario, nel mirino della Procura il sistema dei controlli

## Il caso Brandizzo

I pm stanno verificando il rispetto dei protocolli, sentito il fratello di Laganà

TORINO

La ricostruzione di quanto accaduto nella notte tra il 30 e il 31 agosto va di pari passo con il vaglio delle procedure di sicurezza per i lavori di manutenzione lungo i binari ferroviari. A una settimana dall'incidente di Brandizzo in cui hanno perso la vita cinque operai della Sigifer, il lavoro della Procura di Ivrea guidata dalla procuratrice capo Gabriella Viglione, va avanti con l'obiettivo di definire quanto l'operato del delegato di Rfi e del caposquadra dell'azienda sia stato un'eccezione alla procedura oppure una prassi consolidata.

Ieri in Procura è stato ascoltato a lungo Antonino Laganà, il fratello di Kevin, il più giovane tra i cinque operai travolti dal treno nel Torinese. Sentito come testimone, Laganà lavora nella stessa azienda per la quale lavorava suo fratello e potrà dunque dare maggiori informazioni agli inquirenti sulle procedure solitamente seguite in fase di accesso ai binari. «Con il video Kevin ha fatto autogiustizia» ha detto Laganà all'uscita dagli uffici giudiziari. Il riferimento è al filmato girato da suo fratello la sera stessa dell'incidente, in cui si sente la frase: «Quando dico treno vi spostate». Una testimonianza drammatica di come le procedure venissero aggi-

rate, permettendo l'accesso ai binari senza le dovute assicurazioni sul transito dei treni ed esponendo così gli operatori a rischi importanti. È un altro video, delle telecamere di sorveglianza della stazione di Brandizzo, diffuso da Repubblica.it, a stabilire il momento esatto della tragedia: alle 23,45 passa regolarmente un primo treno, alle 23,49 passa il secondo convoglio che travolge il gruppo di operai. Nel video si sente il segnale d'avviso e poi il rumore della brusca frenata.

«Se verrà confermato ciò che sta emergendo, chi ha sbagliato dovrà pagare fino in fondo» ha ribadito ieri il ministro dei Trasporti Matteo Salvini. «È evidente - ha aggiunto -

**Il ministro Salvini: «Chi ha sbagliato pagherà, non si può lavorare se la circolazione dei treni non è interrotta»**

che non si può lavorare su un binario se la circolazione ferroviaria non è interrotta con un certificato, firmato e timbrato: lo dicono le regole e i protocolli che vengono rispettati nei 4 mila cantieri su strade e ferrovie in tutta Italia». Al tema delle responsabilità individuali però si affianca la necessità di una verifica sul sistema di regole e procedure, nel suo complesso. Sul dramma di Brandizzo «andremo fino in fondo - ha assicurato Salvini - e sono pronto a riferire in Aula, ribadendo che la tutela della salute e della vita sul luogo di lavoro è e dovrà sempre essere prioritaria».

—F.Gre.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



# Il traffico aereo a luglio risale al 96% dei livelli pre Covid-19

## Trasporti

Per la Iata «industria preparata, ma fornitori di servizi deludenti»

Gianni Dragoni

Il traffico aereo globale è a un passo dal raggiungere il livello precedente il Covid. La robusta crescita rilevata in estate ha portato il traffico totale in luglio, misurato in passeggeri per chilometri percorsi (Rpk), al 95,6% dei livelli pre-Covid, riferito al 2019. Lo ha annunciato la Iata, l'associazione mondiale delle compagnie aeree. Il traffico totale in luglio è aumentato del 26,2% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso.

Rimane una differenza importante tra il traffico domestico e quello internazionale. Il domestico in luglio è aumentato del 21,5% rispetto a luglio 2022 «ed era dell'8,3% sopra i risultati di luglio 2019. I passeggeri per km (Rpk) di luglio - ha detto la Iata - sono i più alti mai registrati, sostenuti in maniera forte dalla domanda in aumento nel mercato domestico in Cina».

Il traffico internazionale in luglio è aumentato del 29,6% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, «con tutti i mercati che hanno mostrato una crescita robusta». Il traffico internazionale ha raggiunto l'88,7% dei livelli di luglio 2019. Il coefficiente di occupazione dei posti dei passeggeri (load factor) per l'industria ha raggiunto l'85,7%, «che è il più alto load factor internazionale mensile mai rilevato», osserva la Iata.

La crescita del traffico complessivo rispetto a luglio 2022 è stata del 67,1% nell'Asia-Pacifi-

co, del 25% in Africa, del 21,9% in Medio Oriente. In Europa la crescita del traffico è stata più contenuta, l'11,7%, poco meno del Nord America (13,2%). In America Latina il traffico è aumentato del 15,5 per cento. Nei mercati domestici la Cina ha avuto un aumento del traffico del 71,9% su base annua, l'India del 21,1%, il Giappone del 13,4%, gli Stati Uniti dell'11,1 per cento.

Il d.g. della Iata, Willie Walsh, ha sottolineato che «mentre l'industria era largamente preparata per un ritorno delle attività al livello pre-pandemia, purtroppo lo stesso non si può dire per i fornitori di infrastrutture». I risultati di alcuni fornitori chiave di servizi di navigazione aerea «sono stati profondamente deludenti, dall'insufficienza di personale al fiasco fallimentare di Nats in Gran Bretagna», ha detto Walsh.

Ieri il ministro delle Imprese Adolfo Urso ha incontrato i rappresentanti di Wizzair, Aeroporti 2030 e AeroItalia, nel confronto per il caro voli. «Il diritto alla mobilità delle persone e lo sviluppo di una rete dei trasporti moderna, funzionale e facilmente accessibile sono temi che rivestono una importanza fondamentale per l'intero sistema del trasporto aereo, comparto per il cui sviluppo strategico, soprattutto in un'ottica di sostenibilità, innovazione e intermodalità, la nostra Associazione è fortemente impegnata», ha detto il presidente di Aeroporti 2030, Alfonso Celotto.

A causa dello sciopero dei lavoratori del comparto aereo e delle società di handling di domani, 8 settembre, Ita Airways ha cancellato 30 voli nazionali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633





# 6,8 milioni

## **AEROPORTO DI BOLOGNA, SALE L'UTILE NEL SEMESTRE**

L'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna ha registrato nel primo semestre dell'anno un utile di 6,8

milioni di euro, in forte recupero rispetto agli esercizi condizionati dalla pandemia, ma in contrazione rispetto all'utile netto di 9,4 milioni di euro del primo semestre 2019

(-27,7%). Nel primo semestre 2022 lo scalo ha registrato complessivamente 4.585.115 passeggeri, con un +24,7% rispetto ai primi sei mesi del 2022.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



068633



# Psc, stretta finale di Apollo Italtel cede asset a Fibermind

**Tlc**

Firmato prima dell'estate un accordo non vincolante da far evolvere a ottobre

Alla società di Maticmind l'unità di business per la progettazione di reti

**Andrea Biondi  
Carlo Festa**

Stretta finale per l'ingresso del private equity internazionale Apollo con una quota di controllo nel gruppo di impiantistica Psc, nel cui perimetro c'è anche la storica azienda Italtel, finito in concordato preventivo.

A quanto risulta al *Sole 24 Ore*, prima dell'estate sarebbe stato firmato un term sheet non vincolante con il fondo statunitense. Ora Apollo, attraverso Apeiron, starebbe effettuando una *due diligence* sull'azienda. Allavoro sono gli advisor coinvolti: Mediobanca, Houlihan Lokey e lo studio Gianni Origoni. Nel piano allo studio è prevista un'iniezione di denaro fresco, per circa 70 milioni di euro, per ripagare in parte i creditori.

L'obiettivo è arrivare in qualche settimana – l'auspicio è entro fine ottobre – a un accordo vincolante da presentare al Tribunale, prima di affrontare il giudizio delle banche creditrici e dell'assemblea dei creditori spostata a febbraio. Psc, a causa dello stress finanziario, ha

accumulato un passivo superiore ai 400 milioni di euro e tra i principali creditori ci sono le banche Intesa Sanpaolo, Unicredit, Banca Popolare di Sondrio, Banca Popolare di Milano, Banca del Fucino e Mps.

Con headquarter a Roma, ma sede legale a Maratea (Potenza), controllato dalla Psc Partecipazioni (holding della famiglia Pesce) e partecipato da Simest (9,6%) e Fincantieri (10%), il gruppo negli anni si è ingrandito con una politica aggressiva di acquisizioni: da Cargo ad Alpitel a Giubergia (ceduta quest'anno a Gebat, controllata del fondo Oaktree).

Ultimo tassello, sicuramente il più importante, è stato l'acquisizione della quota di controllo di Italtel. Psc ha finito così per detenere il 54%, Clessidra Capital Cre-

dit il 28% e Tim il 18% di una Italtel passata anche attraverso la galassia Exprivia.

E proprio di Italtel – alle prese con un piano di trasformazione e che, come spiegato al *Sole 24 Ore* lo scorso 19 maggio dall'ad Benedetto Di Salvo, ha messo agli atti risultati proforma sui 12 mesi del 2022 che hanno portato a ricavi per 260 milioni rispetto ai 250 del 2021, e un Ebitda, al netto delle poste straordinarie, di 7 milioni rispetto a un Ebitda negativo dell'anno precedente – ieri è stata comunicata la cessione del ramo d'azienda Ubb a Fibermind, società controllata dal gruppo Maticmind.

«L'oggetto dell'acquisizione – si legge in una nota – è un'unità di business dedicata alla progettazione di reti passive di accesso in fibra ottica in architettura Ftth (Fiber To The Home) e in tecnologia radio Fwa (Fixed Wireless Access), che impiega un team specialistico di circa 100 professionisti».

Questo ramo d'azienda per Italtel valeva nel 2022 una ventina di milioni di giro d'affari. E non rientrava ora, evidentemente, nella nuova strategia della società. Da qui la vendita a una Maticmind che punta così a «crescere e rafforzare la propria posizione nel settore. Attraverso Fibermind infatti – si legge ancora nella nota – di recente sono stati acquisiti importanti lotti di attività per la progettazione della rete in fibra ottica, sia da Open Fiber sia da Fibercop. Contestualmente all'operazione, Fibermind rileverà da Italtel anche le rimanenti attività di progettazione Ubb di cui questa è assegnataria».

## L'INIEZIONE DI DENARO

# 70

### Milioni di euro

Stretta finale per l'ingresso del private equity internazionale Apollo con una quota di controllo nel gruppo di impiantistica Psc, nel cui perimetro c'è anche la storica azienda Italtel, finito in concordato preventivo. Nel piano allo studio è prevista un'iniezione di denaro fresco, per circa 70 milioni di euro, per ripagare in parte i creditori

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633



La scelta del dirigente

# I due morti nel 2012 e la svolta sulle regole

**S**ui cantieri ferroviari gli uomini di vedetta erano previsti da Rete ferroviaria italiana fino al 2012. Quello che ha fatto il tecnico Antonio Massa settimana scorsa a Brandizzo è stata fino a quell'anno la normalità. Nel senso che le norme di esercizio di Rfi prevedevano proprio «l'avvistamento» come regola per la sicurezza di chi lavorava sui binari.

Fu l'allora direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, Alberto Chiovelli, a firmare un decreto che vietava quella pratica e a pretendere che fosse inibita la circolazione dei treni lungo le linee sulle quali erano in corso dei lavori.

A quella decisione si arrivò dopo un bel po' di riunioni, lettere, chiarimenti, partiti dall'analisi dei dati sugli incidenti ferroviari.

L'Agenzia nacque nel 2008: una direttiva comunitaria prevedeva che ogni Stato membro si dovesse dotare di un'autorità di sicurezza indipendente per le ferrovie, e in Italia l'esordio di quella creatura fu affidato,

appunto, all'ingegnere Alberto Chiovelli, oggi direttore centrale della Navigazione Laghi, ente del ministero delle Infrastrutture che gestisce il trasporto pubblico sui laghi Maggiore, Garda e Como.

Nominato all'Agenzia, Chiovelli tenne i riflettori accesi fin dal primo giorno sugli incidenti lungo le linee ferroviarie, e la sua attenzione cadde in particolare su un infortunio mortale a Motta Sant'Anastasia, vicino Catania. Due operai al lavoro fra le rotaie furono investiti e uccisi da un treno in corsa. Era l'unico treno della giornata, su quella linea, e non viaggiava nemmeno a

velocità poi così sostenute. Fra strumenti e cuffie i due lavoratori non sentirono il suo fischio e il macchinista non riuscì a frenare in tempo. Il semaforo di quel treno, però, era rimasto sempre verde. Com'è possibile? fu la domanda per Rfi.

La risposta svelò com'era concepita la sicurezza. Si venne a sapere che la salvezza di chi lavorava sui binari era affidata a personale che aveva il compito di avvistare i treni. Ma quel giorno disgraziato i due che dovevano avvisare i lavoratori si allontanarono, pare per andare al bar.

Non sappiamo cosa sia successo nel caso di Massa. Se non ha avvisato i cinque operai morti perché distratto, allontanato, voltato dall'altra parte. O se ha avvisato ma la squadra non ha fatto in tempo a spostarsi. Quello che sappiamo è che dal 9 agosto del 2012 il decreto firmato dall'ingegner Chiovelli aveva vietato tutto questo.

**G. Fas.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'allarme a vista

Fino a 11 anni fa era la norma lavorare sui binari con le vedette. Le modifiche di Chiovelli (Agenzia per la sicurezza ferroviaria)



### Ingegnere

Alberto Chiovelli dal febbraio 2008 all'aprile 2014 è stato direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (Ansf)



068633

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





OGGI AL MIMIT L'INCONTRO CON I VERTICI DI EASYJET

## Caro voli, Spagna e Uk contro le low cost Wizz Air: "Il decreto italiano è illegale"

LEONARDO DI PACO

Il presidente di Wizz Air, compagnia aerea low cost ungherese, Robert Carey, attacca l'esecutivo definendo «illegittimo il decreto del governo italiano contro il caro voli».

Ieri, prima di incontrarsi con il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, Carey ha detto che la proposta del governo di lanciare una stretta sugli al-

goritmi che determinano le tariffe e il tetto ai prezzi dei biglietti per le isole «è illegale, sulla base della legge europea, ma soprattutto è il modo sbagliato per dare accesso a tutti gli italiani a voli convenienti». «Noi crediamo che sia il mercato la risposta per questo» ha poi specificato Carey, rivendicando che con l'arrivo di Wizz, le tariffe degli scali dove vola sono calate del 50%. «Penso che se pro-

muovi l'ingresso di nuove compagnie e buona e libera concorrenza, ottieni in modo naturale un abbattimento dei prezzi».

Il governo non sembra intenzionato a cambiare posizione. Ieri, in vista del tavolo di settore che partirà il 19 settembre, Urso ha incontrato anche il presidente di Aeroporti 2030, Alfonso Celotto, e l'ad di Aeroitalia, Gaetano Intriari. Oggi toccherà ai vertici di EasyJet, Neos e As-



Robert Carey, Wizz Air

saeroporti incontrare il ministero. La questione compagnie low cost tiene banco non solo in Italia. Come ricordato dal Mimit in una nota a livello europeo «si sta diffondendo un orientamento meno permissivo per contrastare le sempre più evidenti violazioni dei diritti

dei consumatori». Il focus dell'azione britannica e spagnola riguarda il contrasto alla pratica del "drip pricing" che incoraggia i clienti ad acquistare extra. Esempio tipico: Ryanair che prevede extra per il check-in, per la scelta posto o per i bagagli da imbarcare. Il Regno Unito ha annunciato che sarà avviata una specifica indagine già in corso d'anno con l'obiettivo di impedire alle aziende di aggiungere i "costi nascosti" mentre il governo spagnolo ha avviato procedimenti disciplinari contro diverse compagnie aeree low cost per aver addebitato tariffe aggiuntive per il bagaglio a mano trasportato in cabina. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

068633