



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 21 gennaio 2022**



Prime Pagine

21/01/2022	Corriere della Sera Prima pagina del 21/01/2022	7
21/01/2022	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 21/01/2022	8
21/01/2022	Il Foglio Prima pagina del 21/01/2022	9
21/01/2022	Il Giornale Prima pagina del 21/01/2022	10
21/01/2022	Il Giorno Prima pagina del 21/01/2022	11
21/01/2022	Il Manifesto Prima pagina del 21/01/2022	12
21/01/2022	Il Mattino Prima pagina del 21/01/2022	13
21/01/2022	Il Messaggero Prima pagina del 21/01/2022	14
21/01/2022	Il Resto del Carlino Prima pagina del 21/01/2022	15
21/01/2022	Il Secolo XIX Prima pagina del 21/01/2022	16
21/01/2022	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 21/01/2022	17
21/01/2022	Il Tempo Prima pagina del 21/01/2022	18
21/01/2022	Italia Oggi Prima pagina del 21/01/2022	19
21/01/2022	La Nazione Prima pagina del 21/01/2022	20
21/01/2022	La Repubblica Prima pagina del 21/01/2022	21
21/01/2022	La Stampa Prima pagina del 21/01/2022	22
21/01/2022	MF Prima pagina del 21/01/2022	23

Trieste

20/01/2022	AskaneWS Fvg: velocizzare linea Trieste Venezia, sciogliere nodo Udine	24
------------	--	----

20/01/2022	Shipping Italy		25
<hr/>			
Fincantieri ha accolto a Trieste lo yacht (nave) A			

Venezia

20/01/2022	Informazioni Marittime		26
<hr/>			
Venezia, Corte dei Conti approva la gestione portuale del 2020			
20/01/2022	Shipping Italy		27
<hr/>			
Il nuovo terminal per il cemento di Marghera incassa l' ok in Conferenza dei servizi			

Savona, Vado

20/01/2022	Shipping Italy		28
<hr/>			
La pugliese Sir ha acquistato da Ciane (Novella) la bettolina Punta Gialla			

Genova, Voltri

20/01/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	29
<hr/>			
Drewry: noli alti solo sulle rotte transpacifiche, altri aumenti in vista			
20/01/2022	The Medi Telegraph		30
<hr/>			
"Logistica, il sistema è saltato. Il rialzo dei prezzi non finirà" / INTERVISTA			

La Spezia

20/01/2022	Corriere Marittimo		32
<hr/>			
Traffico di armi, si indaga in Senegal - Spezia, Sommariva: "Logistica, normative contro le infiltrazioni"			
20/01/2022	Informare		33
<hr/>			
Carenza di personale veterinario nel porto della Spezia			
20/01/2022	Informare		34
<hr/>			
Partito dalla Spezia un carico di munizioni destinato a Santo Domingo, ma scoperto e sequestrato a Dakar			
20/01/2022	Informazioni Marittime		35
<hr/>			
Trasporti e logistica, nuovi corsi gratuiti della Scuola nazionale della Spezia			
20/01/2022	Informazioni Marittime		36
<hr/>			
Merci sensibili, Sommariva: "Alla Spezia impariamo dalla vicenda della nave Eolika"			
20/01/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	37
<hr/>			
Carenza di personale veterinario a La Spezia			
20/01/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	38
<hr/>			
Carichi di munizioni da La Spezia: parla Sommariva			
20/01/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	39
<hr/>			
La Spezia, Sos veterinari: "E' a rischio l' efficienza dei controlli sugli animali"			

20/01/2022	Shipping Italy		40
Caso nave Eolika a Spezia: 'Servono standard più elevati per le navi delle armi'			
20/01/2022	The Medi Telegraph		42
Munizioni partite dalla Spezia, il giallo del sequestro in Senegal			
20/01/2022	The Medi Telegraph		43
Un futuro da nave-lanciasatelliti per la portaerei "Garibaldi"			

Ravenna

20/01/2022	Rassegna Stampa News	<i>RASSEGNA STAMPA</i>	45
Ravenna Notizie: Ravenna, chiusura temporanea al traffico di via D' alaggio per la realizzazione dello scarico dell' idrovora in zona CMC			
20/01/2022	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	46
Ravenna, chiusura temporanea al traffico di via D' alaggio per la realizzazione dello scarico dell' idrovora in zona CMC			
20/01/2022	ravennawebtv.it		47
Darsena chiusa via D' alaggio per lavori			
20/01/2022	ravennawebtv.it		48
Gattamorta-Verlicchi (La Pigna): Escavo del Candiano. L' inaugurazione é stata una farsa			
21/01/2022	SetteSere Qui	Pagina 35	49
«Nuova linea Ravenna-Bangladesh, così abbiamo ridotto il "transit-time"»			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/01/2022	Abruzzo Web		52
PORTO PESCARA, ARRIVA NUOVA ILLUMINAZIONE: 47 PROIETTORI LED PER LE TORRI DEL FARO			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

20/01/2022	CivOnline		53
Emergenza occupazionale, subito una cabina di regia			
20/01/2022	CivOnline		54
Frasca, approvata la delibera: via alla riqualificazione			
20/01/2022	Il Nautilus		55
AdSP MTCS: domani conferenza sui dati del traffico merci e passeggeri dei Porti di Roma e del Lazio relativi all' anno 2021			
20/01/2022	La Provincia di Civitavecchia		56
Frasca, approvata la delibera: via alla riqualificazione			
20/01/2022	La Provincia di Civitavecchia		57
Port Mobility: iniziata la procedura di confronto con i sindacati impegnati ad evitare il licenziamento di 26 unità «Non possiamo perdere neanche un posto di lavoro»			
20/01/2022	La Provincia di Civitavecchia		58
La proposta arriva dai componenti della commissione sviluppo portuale Emergenza occupazionale, subito una cabina di regia			
20/01/2022	Shipping Italy		59
Forza e Tenacia di Grimaldi Holding iniziano il bare boat charter di 3+2 anni con Grandi Navi Veloci			

Napoli

20/01/2022	Cronache Della Campania	60
<hr/> Bloccati in porto a Napoli cittadini di Ischia e Procida senza super green pass		

Salerno

20/01/2022	Il Nautilus	61
<hr/> SALERNO FORMAZIONE: MASTER DI ALTA FORMAZIONE PROFESSIONALE IN MANAGEMENT DEI PORTI TURISTICI		
20/01/2022	Stylo 24	63
<hr/> Fondi Zes, 136 milioni per la Campania: Salerno domina, Napoli a secco		

Bari

20/01/2022	Agenparl	64
<hr/> COMUNICATO STAMPA- CONSUNTIVO TRAFFICI NEI CINQUE PORTI DEL SISTEMA		
20/01/2022	Il Nautilus	67
<hr/> I porti dell'Adriatico meridionale chiudono il 2021 con un bilancio più che positivo		
20/01/2022	Il Nautilus	70
<hr/> OPAM: NUMERI DA RECORD PER IL PORTO DI BARI		
20/01/2022	Informazioni Marittime	71
<hr/> Sistema porto di Bari da record nel 2021		
20/01/2022	Messaggero Marittimo	74
<hr/> 2021 in crescita per i porti AdSp MAM		
	<i>Redazione</i>	

Brindisi

20/01/2022	Agenparl	77
<hr/> COMUNICATO STAMPA- CONSUNTIVO TRAFFICI NEI CINQUE PORTI DEL SISTEMA		
20/01/2022	Brindisi Report	80
<hr/> Porto, trend in crescita: 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate nell'ultimo anno		
20/01/2022	Il Nautilus	82
<hr/> I porti dell'Adriatico meridionale chiudono il 2021 con un bilancio più che positivo		
20/01/2022	Puglia Live	85
<hr/> Brindisi - AdSPMAM i porti dell'Adriatico meridionale chiudono il 2021 con un bilancio più che positivo		
20/01/2022	Ship Mag	88
<hr/> Porto di Brindisi, al lavoro per il nuovo piano regolare portuale		
	<i>Emmanuele Gerboni</i>	

Manfredonia

20/01/2022	Agenparl	89
<hr/> COMUNICATO STAMPA- CONSUNTIVO TRAFFICI NEI CINQUE PORTI DEL SISTEMA		

20/01/2022	Il Nautilus	92
<u>I porti dell'Adriatico meridionale chiudono il 2021 con un bilancio più che positivo</u>		

Olbia Golfo Aranci

20/01/2022	Ansa	95
<u>Porto Sant' Antioco, via all' iter per ingresso in Authority</u>		
20/01/2022	Sea Reporter	96
<u>Alis Channel Talk : Sfide, opportunità e impegni nel 2022</u>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

20/01/2022	Messina Today	97
<u>I piani di Vincenzo Franza sullo Stretto,</u>		

Focus

20/01/2022	Corriere Marittimo	98
<u>MSC Seascope aperte le vendite per la stagione inaugurale ai Caraibi</u>		
20/01/2022	Informare	100
<u>Kuehne+Nagel attiva un indicatore sui tempi di attesa delle portacontainer ai porti</u>		
20/01/2022	Informare	101
<u>Lo scorso anno i porti cinesi hanno collezionato una notevole quantità di nuovi record storici</u>		
20/01/2022	TeleBorsa	103
<u>New York: allunga il passo Royal Caribbean Cruises</u>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50/C - Tel. 06 988281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397310
mail: servizioclienti@corriere.it



**Aveva 102 anni
Addio a Sergio Lepri
maestro di giornalismo**
di **Aldo Cazzullo** a pagina 23
con un ricordo di **Andrea Balzanetti**



Domani
Numero speciale
sugli accessori
per la primavera/estate
il settimanale in edicola
con il Corriere



La corsa Incontro tra Conte e Salvini, il Pd si compatta sul premier. Verso il voto per i parlamentari positivi: intesa sul drive in

Colle, si tratta per un nome comune

Gli alleati del centrodestra chiedono a Berlusconi di decidere. Sullo sfondo c'è Draghi

COSA DISTINGUE LA BUONA POLITICA

di **Angelo Panebianco**

Ci sono due domande rispondendo alle quali diventa possibile chiarire quale sia la reale posta in gioco nella partita del Quirinale. La prima domanda è: perché alcuni auspicano e altri (a occhio, molti di più) temono che, una volta eletto il presidente della Repubblica, il governo Draghi lasci il posto — con o senza elezioni anticipate — a un altro governo questa volta totalmente controllato dai partiti? All'apparenza non ci sarebbe niente di male: non è forse la regola in democrazia? Perché l'eventualità che un governo siffatto si formi getta nello sconforto tanti italiani nonché chi, fuori d'Italia ci chiede stabilità e affidabilità? Questa prima domanda è collegata a una seconda: esiste un criterio, non banalmente moralistico, per distinguere la «buona politica» dalla «cattiva politica»?

continua a pagina 26

LE LOTTE ACCESE DENTRO I PARTITI

di **Ernesto Galli della Loggia**

Difficile immaginare qualcosa di più increscioso delle brutte figure che sta facendo in queste settimane il sistema politico italiano o per meglio dire le donne e gli uomini che ne sono i protagonisti. Si va dai palesi tentativi di acquisto di voti (li si chiami come si vuole ma di questo si tratta: e ne è protagonista quella stessa destra che un anno fa si stracciava indignata le vesti perché Conte e i suoi amici cercavano di fare la stessa cosa che fa lei oggi) alle feroci lotte intestine all'interno dei vari partiti e schieramenti accuratamente dissimulate nell'illusione che gli elettori non si accorgano di nulla (mentre gli elettori invece si accorgono bene di tutto e, chiamati alle urne in un collegio di Roma, rispondono disertandole al 90 per cento).

continua a pagina 26

Si avvicina il giorno in cui inizieranno le votazioni per scegliere il nuovo capo dello Stato. Per il successore di Sergio Mattarella si sta trattando su un nome condiviso. Il centrodestra stringe i tempi e chiede a Silvio Berlusconi di decidere. Sullo sfondo resta il premier Mario Draghi, sulla cui candidatura si compatta il Partito democratico. Vertice tra l'ex premier Giuseppe Conte e il leader della Lega Matteo Salvini. I parlamentari che sono stati contagiati potranno votare per il nuovo capo dello Stato, intesa sul drive in. Messaggio di Sergio Mattarella al Csm: buon lavoro al prossimo presidente.

da pagina 2 a pagina 6



GIANNELLI

IL POSTIVO

LA COALIZIONE IN TENSIONE

**E il Cavaliere
va avanti ancora
(fino a quando?)**

di **Francesco Verderami**

«Fino a quando Berlusconi non ci comunicherà qualcosa di diverso, continueremo a lavorare»: così hanno spiegato le personalità più vicine al leader di Forza Italia. La sua parola d'ordine di queste ore è: resistere, resistere, resistere.

a pagina 3

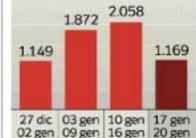
COVID, OGGI IL DPCM

**Rallenta la curva
dei ricoveri**

**Danni da vaccini,
si ai risarcimenti**

di **Adriana Logroscino
e Fabio Savelli**

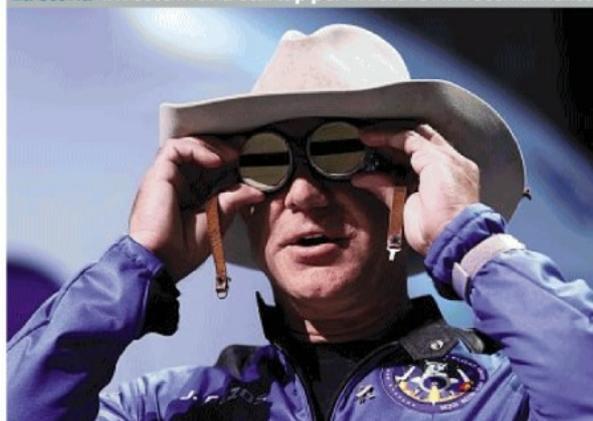
**Positivi settimanali
ogni 100.000 abitanti**



Nell'ultima settimana rallenta la curva dei ricoveri e decresce quella dei positivi. Oggi il governo decide sui danni da vaccino.

alle pagine 12 e 13

La storia Investe in una startup per invertire l'invecchiamento



**L'ultima sfida di Bezos:
inseguire l'immortalità**

di **Irene Soave**

L'ultima sfida di Jeff Bezos è quella dell'eterna giovinezza. Il fondatore e presidente di Amazon ha annunciato di aver investito in una startup per la ricerca contro l'invecchiamento.

a pagina 19

Pedofilia Dossier dalla Germania

«Abusi, Ratzinger non agì su 4 casi» Choc in Vaticano

di **Gian Guido Vecchi**

Joseph Ratzinger era al corrente di quattro casi di sacerdoti pedofili e non agì. Il rapporto, commissionato dalla Chiesa tedesca, riguarda fatti accaduti dal 1977 al 1982, quando era arcivescovo di Monaco. Ma «Benedetto XVI non ha conosciuto il dossier di mille pagine. Esaminerà il testo nei prossimi giorni» ha detto il suo segretario Georg Gänswein.

alle pagine 10 e 11

L'INCHIESTA, LE OMBRE

Le lacerazioni nella Chiesa tra «ortodossi» e «liberali»

di **Massimo Franco**

Sul rapporto l'ombra delle tensioni tra «le chiese» dei due pontefici Benedetto XVI e Francesco. Ma entrambi i papi non sono riusciti a sradicare il fenomeno della pedofilia nel clero.

a pagina 11

IL CAFFÈ di **Massimo Gramellini**

Mario libero

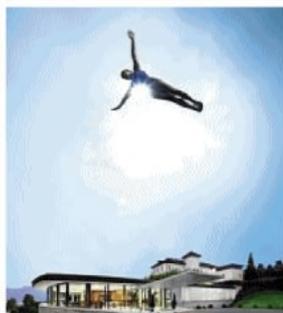
Non sapremo mai perché Mario Finotti si sia calato dalla finestra con un lenzuolo attorcigliato alla vita come un evaso. Da che cosa stava scappando? Era arrivato nella casa di riposo vicino a Rovigo l'estate scorsa, a novant'anni suonati. Ma non rientrava in nessuno dei luoghi comuni con cui di solito si ritiene comodo incassellare la vita. Non era malato. Non si sentiva abbandonato. Andava d'accordo con le infermiere. Riceveva visite regolari da nipoti e pronipoti. Aveva un carattere indipendente, e prepotente, a detta degli amici. Perché aveva ancora degli amici. Ma allora da che cosa stava scappando, quando ha atteso l'alba per scendere dal primo piano con un'imbracatura da film? Forse gli era presa nostalgia di casa, distante pochi isolati. Lui, così allergico al le-



gami da non avere mai sopportato nemmeno una badante, ha deciso di stringersi a un lenzuolo e, nel tentativo di toccare terra coi piedi, è andato invece a sbattere la testa contro il muro.

No, non conosceremo mai le ragioni del suo tentativo di fuga finito in tragedia. Come l'amore, la libertà non ha un perché. È il perché. Il corpo ci ossessiona a tal punto da indurci a pensare che un uomo sia fatto solo di prestazioni fisiche e intellettuali, e che quando i movimenti e i pensieri cominciano a perdere colpi, evaporino anche i sogni e le pulsioni. Invece quella sfera, che la razionalità rifugge, esiste in un poppante come in un vegliardo, ed è forse l'unica cosa di noi che conta davvero, alla fine.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



1815 Clarens-Montreux | Svizzera | +41 21 989 34 81 | reservation@laprairie.ch

CLINIQUE
LA PRAIRIE

SWITZERLAND

SCOPRI IL SEGRETO DELLA
LONGEVITÀ

Masters della longevità da oltre 90 anni, vi aiutiamo a vivere meglio e più a lungo. Scoprite i nostri esclusivi programmi: Revitalisation, Immunity, Wellness, Beauty e Detox.

cliniquelaprairie.com

Noni Nature SpA s.p.a. - 011 3512001 corr. L. 467/2004 art. 1 c.1. 001 Milano
20121
0771120-498108





La Ita di Altavilla ha 3 € di costi per ogni € di ricavi. Però discute di **buonuscite milionarie** per l'ad **Lizzerini**, che già vuole andarsene. "Torni a bordo, cazzo!"



Venerdì 21 gennaio 2022 - Anno 14 - n° 20
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 1,00 - € 12 con il libro "Sono nel vento"
 Spedizione aib. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SEDUTA NON COMUNE
 I grandi elettori positivi al voto in un "drive-in"

 ◻ PRIIETTI A PAG. 4

COVID, ALTRI 385 MORTI
 Scuola: genitori disperati, Bianchi smentito dai dati
 ◻ CORLAZZOLI E DE MICCÌ A PAG. 14

NAPOLI: 1/3 PRESCRITTI
 Ergastolo e Csm: Cartabia s'incarta bloccata da Chigi
 ◻ IURILLO E MASCALI A PAG. 7

IL VATICANO: "FALSO"
 "Abusi a Monaco, il card. Ratzinger non intervenne"
 ◻ A PAG. 16

PIANO DELLA DADONE
 3 mln di giovani nel limbo, senza studi né lavoro
 ◻ Virginia Dalla Sala

Servirebbe una maggiore efficienza del collocamento: io non esco più da quando ho 18 anni ed diciamo che ho lavorato in questi anni, però non sono mai stato chiamato dal collocamento. E conosco persone che anche dopo 20 anni non sono mai stati chiamati dal collocamento. È come se fosse una struttura mitologica in cui ognuno va a iscriversi, però poi non si viene chiamati".
 SEGUE A PAG. 17

Mannelli
 Il ministro promette di andare scuola per scuola

 Il progetto: **BIANCHI A ROTELLE**

NUOVI GUAI Il caso Julinda Llupo mentre pensa al Colle
Silvio Bancomat: i 2 misteri della albanese e del pianista
 ◻ L'antiriciclaggio di Bankitalia: nel 2020 versò 67mila euro a una affittacamere di 34 anni e poi 1,1 mln al suo parente "svizzero". Sul musicista del bunga-bunga sentenze contraddittorie
 ◻ BISBIGLIA, PACELLI E VERGINE A PAG. 8-9

Mfossa lira e salva-ladri
 ◻ Marco Travaglio
 Dopo tanti scandali sparsi per l'Italia, nel 1992 il pool Mani Pulite scopre l'intero sistema di Tangentopoli. Craxi spedisce Amato a Milano come commissario del Psi. E lui si segnala subito per rigore morale e lungimiranza: "Il tentativo di coinvolgere Craxi nella storia di Mario Chiesa mi sembra il classico scandalo montato sul nulla per impedire che Craxi abbia l'incarico" (7.6.92). Infatti sarà proprio Chiesa a inguaiare Bettino. Dopo le elezioni-terremoto di aprile e la strage di Capaci del 23 maggio, il nuovo presidente Oscar Luigi Scalfaro deve nominare il nuovo premier al posto di Andreotti. L'accordo Dc-Psi prevede il ritorno di Craxi, ma le confessioni di politici e imprenditori fanno di lui un indagato sicuro. Le alternative sono Amato e Martelli, il delitto che però sta scaricando Bettino. Così tocca ad Amato, ritenuto più fedele al segretario. Il suo governo è un lombrosario: infatti in pochi mesi perderà per strada ben 7 ministri, impallinati da avvisi di garanzia per tangenti. Poi, per tamponare la crisi economico-finanziaria che vede lo Stato sull'orlo della bancarotta, vara una legge finanziaria da 92mila miliardi di lire tutta tasse e tagli. E, non bastando, dispone nottetempo il prelievo forzoso del 6 per mille sui conti correnti degli italiani.

QUIRINALE PRESSING DI USA, UE, GRANDE FINANZA (E CONFINDUSTRIA)
Poteri esteri su Draghi
Ma qui c'è chi dice no

CONTE VEDE SALVINI
M5S E LEGA CERCANO UN NOME PER LASCIARE IL PREMIER DOVE STA. LUI RICEVE ELKANN E BONOMI, SI FA BENEDIRE DAGLI AMICI DEI POTERI FORTI INTERNAZIONALI, MA TEME PURE CASINI

 ◻ DE CAROLIS, MARRA, PALOMBI E SALVINI A PAG. 2-3

I CARTELLI MESSICANI
 I boss uccidono Margarito, reporter delle loro stragi

 ◻ CARIDI A PAG. 15

- LE NOSTRE FIRME**
- Padellaro Partiti e capi: chi si fida? a pag. 3
 - Viroli B. e Draghi presidenti-patroni a pag. 11
 - Monaco Giù dal Colle i cortigiani a pag. 11
 - Barbacetto Serravalle, conto salato a pag. 11
 - Boffano Lepri, penna senza padri a pag. 13
 - Vitali Quirinale e prosciutto magro a pag. 12

GASSMAN SI RACCONTA
 "Io, un bugiardo sincero fra film, topa e vitamine"

 ◻ VITTORIO GASSMAN A PAG. 18
La cattiveria
 La senatrice M5S Evangelista passa a Italia Viva: "È qui che si ritirano i moduli per il suicidio assistito?"
 WWW.FORUM.SPINOZA.IT
 SEGUE A PAGINA 5





ANNO XVII NUMERO 17

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDÌ 21 GENNAIO 2022 - € 1,80 + € 0,50 con il FOGLIO REVUE n. 3

L'ultimo vile attacco a Ratzinger è sulla pedofilia: ha coperto quattro preti, stabilisce un rapporto indipendente. Le prove? Boh

Annunciato come la grandine in pieno agosto, è stato presentato il rapporto indipendente sugli abusi del clero nella Chiesa di Monaco di Baviera. A stilare il documento, lo studio legale Westphal Spilker Wüst, incaricato dalla diocesi stessa. I dati: in un periodo lunghissimo, dal 1945 al 2018, sarebbero stati accertati 10.000 casi. Il metodo seguito è sempre lo stesso: colloqui e interviste. 233 gli abusatori, tra preti, diaconi e responsabili pastorali a vario titolo legati a parrocchie, oratori e strutture affini. Delle due ore di conferenza stampa, i media globali si sono principalmente soffermati sulle responsabilità dell'allora arcivescovo Joseph Ratzinger (in diocesi dal 1977 al 1982); secondo i legali, il Papa oggi emerito avrebbe sottovalutato "quattro casi", lasciando i responsabili degli abusi al loro posto. Ratzinger si è difeso con un'articolata memoria di 87 pagine in cui respinge ogni addebito, ma sembra - il dubbio è lecito visto che del rapporto si conoscono solo estratti sapientemente scelti - che nulla di quanto scritto da Benedetto XVI sia stato tenuto in considerazione. "Lui non è stato ancora letto (costa da oltre mille pagine, doppiato) e che quel che si può fare, per il momento, è ribadire la vicinanza alla vittime, come più volte Benedetto XVI ha fatto quando governava la Chiesa. All'evento non era presente l'attuale arcivescovo, il

cardinale Reinhard Marx - che ha espresso "vergogna" -; secondo l'accusa d'aver coperto due pedofili. Marx, però, fa meno notizia del vecchio Pontefice, anche se lo scorso giugno Francesco aveva respinto le sue dimissioni dalla diocesi diocesana presentate proprio per lo scandalo e i suoi contrasti con la pedofilia. Marx, pochi mesi fa, aveva parlato di "catastrofe" e di "scacco sistematico" di una Chiesa giunta "a un punto morto". L'arcidivescovo bavarese commenterà il rapporto solo tra sette giorni, dopo averlo studiato con la dovuta attenzione. Il paradosso è che oggi a essere messo sul banco degli imputati è proprio Ratzinger, il Papa che per primo è intervenuto sul problema, e non solo con lettere e discorsi pubblici (che pure non sono mancati nel corso

del pontificato). Benedetto XVI ha inasprito tutte le norme canoniche in tema di pedofilia, raddoppiando la prescrizione (da dieci anni a venti) e consentendo costi di punire casi vecchi di decenni, anche quando per le leggi civili non erano più giudicabili. E il Papa che ha ridotto allo stato di laicista i colpevoli in presenza di prove evidenti. Senza dimenticare che uno dei suoi primi atti quando eletto fu di punire Marcel Maciel Degollado, fondatore dei Legionari di Cristo, finito da tempo nel mirino della congregazione per la Dottrina della fede da lui guidata ma fin lì immune da provvedimenti vaticani. Atti concreti e probabilmente più efficaci degli show a favore di telecamere con vescovi e laici in cui si chiede corralmente "perdono" tra volute d'incenso e silenzi contriti. (mat.maz)

Tutte le strade che portano a Draghi

Enrico Letta cerca voti nel Misto per il premier. Conte e mezzo Pd gli resistono (urla al ristorante)

Roma. Reclute i legami per poterne costruire. Prova a disarticolare la rete del malcontento che si tessono chi vuole imbrigliare la candidatura di Mario Draghi, che è la sua candidatura. Quando a metà pomeriggio Enrico Letta arriva al Senato, il chiacchierico intorno all'incontro tra Giuseppe Conte e Matteo Salvini riempe l'aria della buvette. Lui dissimula col garbo di chi dice che "in questa fase tutti parlano con tutti" il fassido per la volubilità dell'alleato grillino. Sì, Letta, perché le sue capogruppo gli hanno segnato che uno degli epicentri dell'antidraghismo sta nel Misto: e allora il segretario si fa far visita a Lorenda De Petra. Inizia così una consultazione permanente, in cui il segretario del Pd, insieme a Debora Serracchiani e Simona Malpezzi, sonda le varie anime del Transatlantico. Ma poi inevitabilmente si torna a Conte, che salta da un timore all'altro, e lascia trapelare che il leader della Lega è andato a prospettare, tra l'altro, l'avevo anche Paola Severino, un Mattarella vis. Letta era convinto che il fu avvocato del popolo è sempre stato più attento a non indisporre i suoi ritrosi gruppi parlamentari che non a guidarli. E per questo al Nazareno confidano nella capacità di persuasione di Luigi Di Maio. Che in effetti presidia tutti i tavoli - i suoi emissari compaiono magacemente su ogni fronte: a via della Scrofa per parlare della Moratti col leghista, in un corridoio per poter discutere con i deputati Casini - ma con più zelo si spende in favore del "suo" premier. Lo ha fatto mercoledì spiegando a Conte che "i gruppi si convincono da soli, purché non li si spunti" e per questo bisogna rilanciare il ruolo di legislatura. (Valencini segue nell'inserto IV)

Avere le spalle coperte. Perché il passaggio del premier al Colle può dare più forza alla politica

È possibile, come dice un importante ministro del governo, che alla fine dei giochi Mario Draghi arrivi al Quirinale "non come espressione della loro disperazione" o, se volete, della loro incapacità di trovare un'alternativa. Ed è possibile che Mario Draghi arrivi a guidare l'Italia dal Quirinale non per ragioni nobili, mettiamo in questi giorni, ma per i prossimi sette anni affidando la guida suprema del paese alla più rispettata delle personalità italiane, ma per ragioni più pragmatiche, legate cioè alla difficoltà dei partiti di trovare un altro profilo in grado di non dividere l'attuale maggioranza di governo nella partita del Quirinale, condizione necessaria per non rendere il prosieguo della legislatura ancora più difficile rispetto a come lo è oggi. È possibile che accada tutto questo, cioè che la cosa giusta accada per le ragioni sbagliate. Non è possibile invece negare un fatto importante da notare: la ragione per cui la politica sarebbe rafforzata dal passaggio eventuale di Draghi da Palazzo Chigi al Quirinale. Una ragione che spiega bene, tra l'altro, il motivo per cui con Draghi al Quirinale forse conterebbe un po' meno rispetto a oggi il presidente del Consiglio, ma certamente a contare di più sarebbero i partiti che alla presenza di un ancoraggio tecnico e politico potrebbero guadagnare in autonomia. La questione è semplice e la si può affrontare seguendo due strade diverse. La prima strada è quella che rende poco approssimativa la ragione per cui Draghi non essere il successore di Draghi a Palazzo Chigi. (Segue nell'inserto IV)

Il negoziatore Draghi

Incazza il sostegno di Orlando per il Colle e lavora per preparare il governo del dopo

Roma. E' dunque tornata. Non solo perché "politica" è adesso la mozione tra Mario Draghi e i partiti e non tanto perché "innesti politici" sarebbero indispensabile, il nec esse, nec tecum vivere possum di Matteo Salvini, Matteo Renzi e di Enrico Letta che preferisce per il Quirinale una "figura non politica". Non c'è nulla di male, anzi, in questo commercio di "stabilità", "legge elettorale" e perfino nella sostituzione dei ministri tecnici, a eccezione di Marta Cartabia e di Vittorio Colao, sempre più i quasi premier "in caso di tracollo", in questa serrata e segreta negoziazione che i partiti portano avanti con Draghi nella parte dell'ostaggio, ma da proteggere. Ed è infatti la negoziazione benedetta, il "per grazia ricevuta", per i tecnici del Mef, ma in particolare modo per Daniele Franco che, ieri, è così riuscito a guadagnare tempo, a limare il testo contro il caro bollette perché, avrebbe detto, spalleggiato dal soprasegretario Roberto Garofoli, "meglio rimandare di un giorno un Cdm anziché farne due perché non se n'è fatto bene uno". Si terrà infatti oggi. E' quindi "politico" il pensiero di Andrea Orlando che, in una telefonata con Draghi, avrebbe spiegato come non ci sia nessuna pregiudiziale sul suo nome al Colle ma che senza di lui "navigare a Chigi sarà difficile". Nel suo codice "politico" si significa che è per il Misto il Quirinale ma che vuole conoscere la mappa. Cambierà tutto anche se non dovesse cambiare nulla. I partiti chiederanno l'avvicendamento di Giovanni, Cingolani, Bianchi. In caso di elezione di Draghi perché "serve un governo forte" e nell'altro perché "bisogna rafforzare Draghi". (Corona segue nell'inserto IV)

La sfiga Berlusconi

Salvini sbuffa, vede Conte e va a Milano. Silvio resta convinto di farcela, dice Gianni Letta

Roma. "Va avanti, fino a quando non ci ripensa". Ma ci ripensa. Al momento dice di essere il candidato più forte in campo". Chi parla con Silvio Berlusconi in queste ore fa i conti con gli elementi "irrazionali e imprevedibili del Cavaliere". Un mix ben assortito di sfida alla realtà e superomismo. Il pallottoliere è bloccato intorno a 400 voti (salvo scherzi degli alleati, sempre più nervosi) secondo gli ultimi calcoli. I ministri azzurri - Brunetta, Carfagna, Gelmini - nelle ultime ore gli hanno mandato a dire che "non ci sono i numeri". Il telefono per il momento è l'amico Silvio" che dà il nome all'operazione Quirinale del capo di Forza Italia, è rientrato nella tana. Ad Arcore dicono che il presidente è "in pausa di riflessione". Entro domenica sciglierà la riserva. Potrebbe palersarsi a Roma, ma anche no. L'ipotesi meno probabile - pensarsi alla quarta votazione - rimane sul tavolo. "E' un po' complicato, ma è raggiungibile", è il motto del Cav. Convinto, dicono, che nel segreto dell'urna potrebbe spuntare la sorpresa. Matteo Salvini sta subendo questo atteggiamento come alla fine "l'amico Silvio" possa scartare, convergere su un altro nome. Gli azzurri assicurano che Mario Draghi per il momento non è nella testa di Berlusconi. Ma chi sta in questa testa? Gianni Letta sembra rassegnato e conferma a Ignazio La Russa che "va avanti: è ancora convinto di sì". Salvini è impaziente: allora di pranzo vede in un appartamento del centro Giuseppe Conte per cercare un nome condiviso. Ragionato sul nome di Paola Severino. (Contestini segue nell'inserto IV)

"TRATTATECI DA ADULTI"

"I governi parlino chiaro: non esistono decisioni scientifiche, ma solo decisioni politiche scientificamente informate. Oggi grazie ai vaccini viriamo verso una situazione più tranquilla". Intervista a Vespignani

Roma. Un concetto che ci tiene a esprimere Alessandro Vespignani, epidemiologo computazionale e direttore del Laboratory for the Modeling

DI LUCIANO CAPONE

of Biological and Socio-technical Systems alla Northeastern University di Boston, è che per vincere la lunga partita contro il Covid "la cosa migliore è trattare i cittadini da persone mature, dicendo con chiarezza come stanno le cose. Trattarli da bambini, dicendo che mezzo serio o fissando traguardi effimeri, diventa controproducente". Il contraccello può essere una perdita di fiducia nelle istituzioni e anche nella comunità scientifica. C'è bisogno di adulti nella stanza, insomma, ma consapevoli che sono adulti anche quelli fuori. "Si sapeva che con Omicron i casi sarebbero aumentati enormemente e che questo avrebbe messo sotto pressione i sistemi sanitari - spiega l'epidemiologo -. E si sapeva che da metà gennaio, con un'inversione di tendenza, sul sistema sanitario e su una serie di eventuali correzioni. Se fosse stata la gente non avrebbe reagito con gli occhi sbarrati all'impenettabilità di contagi". E cosa succederà nei prossimi mesi? "Non si fanno previsioni oltre le quattro settimane, ma è precisa Vespignani - ma ci stiamo avviando verso una situazione più tranquilla e dovremmo usarla per creare un sistema più robusto per affrontare eventuali sorprese". Negli Stati Uniti è stato ridotto l'isolamento dei positivi a 5 giorni. La direttrice del Cdc e Tony Fauci, in genere molto rigorosi, hanno detto che stavolta si è deciso anche in base a ciò che realmente le persone sono in grado di tollerare. Una presa "Queste decisioni vengono prese insieme da epidemiologi, virologi, ingegneri, psicologi, economisti e scienziati sociali perché serve una valutazione complessiva. Le regole devono tenere conto di ciò che nella realtà può fare concretamente, non puoi chiedere un molecolare a tutti se non puoi farlo. Devi valutare le risorse che hai e ciò che è socialmente sostenibile, altrimenti che ne fai di linee guida 'perfette' che non si

grado di attuare o che la gente non segue". Per i positivi asintomatici negli Usa bastano 5 giorni di isolamento e 5 giorni di mascherina, in Europa 7 giorni di isolamento e doppio tampone, da non 7 giorni e tampone... "Sono tutte politiche che guardano i numeri sulla coda di contagio che lasci fuori. Ancora una volta, non c'è bianco o nero: c'è un trade-off tra quarantene socialmente accettabili e sicurezza. Ogni soluzione toglia una certa coda di infezioni, che dipende da tante cose. Anche, ad esempio, dai soldi che hai per pagare le persone che restano a casa. Non bisogna guardare a singoli aspetti, ma alle cose nel loro complesso". Se ci sono trade-off, rischi da valutare e da prendere, vuol dire che non esiste una soluzione scientifica. "Questo è stato un altro errore di comunicazione: 'la politica fa ciò che dice la scienza'. Non andrebbe detto. Perché la scienza informa la politica, ma poi le scelte politiche tengono conto di compromessi e trade-off. Non esiste una decisione scientifica, ma una decisione politica informata scientificamente. Il governo dovrebbe spiegare perché fanno certe scelte e qual è la loro strategia, senza fare lo sceriffo della scienza". Tutti i paesi hanno abbandonato la linea "zero Covid", ma da prendere la "B" e la ragione? Non si fida dei suoi vaccini? "Tutti i paesi zero Covid hanno cambiato direzione. Ma noi abbiamo avuto realmente un numero inferiore di decessi. Sulla Cina si possono fare tutte le speculazioni del caso sull'efficacia e sulla durata che hanno nei loro vaccini, ma molto dipende dal fatto che per il loro sistema culturale e politico-istituzionale la strategia zero Covid è socialmente accettabile anche dopo due anni". Noi per fortuna siamo democrazie e abbiamo vaccini efficaci, eppure molti suoi colleghi dicono che se servirebbero di nuovi, sterilizzati, più efficaci e anche più economici. "Si può chiedere la perfezione e subito. Ringraziamo il cielo e gli uomini che abbiamo vaccini così efficaci, che proteggono meglio anche dal contagio. E' difficile far rendere l'idea di come i vaccini abbiano cambiato il gioco. Delta e Omicron fanno impallidire rispetto al virus del 2020: senza questi vaccini ora saremmo in ginocchio".



"Per me è no"

Che bella America dove ogni grande scrittore è tale perché vanta una collezione di lettere di rifiuto

Non abbiamo gran passione per la fantascienza con gli omini di plastica e la lettura di certi articoli sul mondo letterario americano, luogo mitico dove gli editor esistono e non sono amici degli scrittori. Se lo diventano, restano professionisti. Sanno che la cortesia nuoce al romanzo, e si comportano come il Dr. House: "Preferisci uno burbero che ti guarisca o uno che ti tenga la mano mentre muori?". Gli scrittori italiani non vantano editor spietati né lettere di rifiuto. Gli scrittori americani considerano il "no, grazie" editoriale una tappa obbligata in una carriera che non sempre va spedita dal giornale scolastico al premio Pulitzer. Sul sito Literary Hub raccontano le loro reazioni al momentaccio. Ray Bradbury dice di aver ricevuto tre "no", in diverse stanze della casa, coperte di lettere che respingevano al mittente i suoi manoscritti. Il riguardo soddisfatto: "Ero davvero un po' deluso, ma allora a New York invece nel 1985 scrivevo sul New York Times: "I rifiuti editoriali insegnano a un scrittore che deve fidarsi solo di se stesso, e mandare al diavolo tutti il resto del mondo". Maya Angelou, che oltre a scrivere ha fatto l'attrice e la ballerina, calcola per ogni impresa riuscita una ventina di rifiuti (poi però ha ricevuto la National Medal of Arts dalle mani di Bill Clinton). "Per una casa editrice ero troppo astratto, per un'altra troppo concreto. Ma un rifiuto vuol dire una cosa: hai un'idea che non direi mai a un editore". Fantascienza, abbiamo detto. A leggere gli ultimi romanzi italiani arrivati sul tavolo è i pentimenti, e quelli ancora prima sembra che nessuno mai abbia cercato di reindirizzare gli scrittori italiani. Per esempio, verso una storia che possa interessare il pubblico - non l'inveterato pubblico che il mondo di Saul Bellow, non se ne vedono tanti come lui in giro da queste parti. Sylvia Plath nei suoi diari spiega che un rifiuto editoriale (ma anche un editore che scrive "ti pubblico") non coincide con un giudizio complessivo sull'individuo. Così suggeriscono anche gli psicologi di passaggio - brava poetessa, ma nessuno è perfetto quando esce dal suo terreno. Qualcuno riferisce di aver visto colleghi piangere (ma erano sempre gli altri). La più spiritosa è Octavia Butler - il suo "No. La sera, il giorno e la notte" è uscito da BigSur. (segue a pagina due)

Bilanci e promesse

La proposta bipartisan di reinvestire sulla polizia racconta bene il primo anno di Joe Biden

Milano. I deputati democratici che devono essere rieletti in circoscrizioni contese alle elezioni americane di metà mandato a novembre stanno lavorando insieme ad alcuni colleghi repubblicani per far passare una legge che si chiama Invest to Protect Act e che si chiama Invest to Protect Act e che si chiama Invest to Protect Act.



Nelle settimane dopo l'uccisione di George Floyd da parte della polizia di Minneapolis aveva preso piede il movimento "Defund the Police" che era stato poi accolto nelle amministrazioni locali con significativi tagli al budget della polizia. Il trend si è invertito: Portland e Oakland hanno assunto più poliziotti; il dipartimento di polizia di Los Angeles ha avuto un aumento del budget del 12 per cento e la lista può continuare a lungo. A determinare l'inversione è stato un aumento corporale della criminalità in molte città americane e la necessità di aumentare i pattugliamenti e la reattività delle forze dell'ordine. Ma gli investimenti non servono soltanto a questo, anzi, fanno parte anche l'essi della riforma che molti democratici più radicali hanno chiesto: una formazione migliore per avere un'attenzione migliore. Questa legge è anche un esperimento bipartisan di quelli che il presidente Joe Biden si era augurato diventassero la normalità un anno fa, al suo insediamento. Di bipartisan ormai non servono soltanto a questo, anzi, fanno parte anche l'essi della riforma che molti democratici più moderati che devono difendere il proprio seggio sia necessaria racconta molto di questo primo anno bideniano. (segue a pagina due)

Gianni Viola & Pinotto Sardine. Comiche quirinali

E' quasi un peccato che allo stesso modo di Berlusconi, ma è raggiungibile", è il motto del Cav. Convinto, dicono, che nel segreto dell'urna potrebbe spuntare la sorpresa. Matteo Salvini sta subendo questo atteggiamento come alla fine "l'amico Silvio" possa scartare, convergere su un altro nome. Gli azzurri assicurano che Mario Draghi per il momento non è nella testa di Berlusconi. Ma chi sta in questa testa? Gianni Letta sembra rassegnato e conferma a Ignazio La Russa che "va avanti: è ancora convinto di sì". Salvini è impaziente: allora di pranzo vede in un appartamento del centro Giuseppe Conte per cercare un nome condiviso. Ragionato sul nome di Paola Severino. (Contestini segue nell'inserto IV)

abile e democraticamente insostenibile la candidatura di Berlusconi al Quirinale. "Abbiamo già dato", ecco il titolo del nostro film. Insomma, la genialità del plot sarebbe stata: Gianni Viola e Pinotto Sardine sono rimasti gli unici in grado di vincere il voto. Vague non è "su Netflix o su Prime video" (e ci mancherebbe) se volete farvi due risate tucchi alzarsi dal divano e andare per strada. "A Roma ci vedremo domenica 23 gennaio, dalle 14 in poi". Spettacolo pomeridiano, segue spaghetti western. (Maurizio Crippa)

Andrea's Version

E' certo, la pandemia, lo stare chiusi in casa senza vedere gli amici, poi chissà se si uscirà presto, come garantito da alcuni, o se verranno soppiantati da qualche virus ancora peggiore, come pronosticano altri, e poi le risse, il disprezzo dei vax per i no vax, o viceversa, una situazione grave da vivere uniti ma affrontata divisi, e vorrei vedere, certo che proprio il massimo questo non pare. Eppure non tutto viene per nuocere. Vietai coristi e assemblee. Il Covid. Che eff. Pensate alla consolazione nel giorno della Memoria, però. Pensate per quanti anni hanno finito di ricordare la stessa cosa, nel nome vago di una millenaria ricorrenza, quelli che smano ferree e quelle che si dimenticano una volta, rammentate due, tre, quattro, tifino da decenni perché Hezbollah gli faccia un culo come un secchio.

ECCO PERCHÉ L'UCRAINA VA AIUTATA CONTRO PUTIN nell'inserto III

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23:30



il Giornale



VENERDI 21 GENNAIO 2022

DAL 1974 CONTRO IL CORO

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 17 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

POTERI FORTI SUL COLLE

INVASIONE DI CAMPO

«Financial Times» e «Bloomberg» per Draghi. Consigli-diktat per l'Italia? Guai per SuperMario: nessuno (tranne Letta) lo vuole candidare

di Carlo Lottieri e Adalberto Signore

Nell'incertezza generale che aleggia a tre giorni dall'inizio della «partita» per il Quirinale, arrivano chiari messaggi da Bloomberg e Financial Times, che spingono per mandare Mario Draghi al Colle. Eppure solo al Partito democratico e al suo segretario Enrico Letta farebbe comodo questa soluzione.

alle pagine 2 e 5
servizi da pagina 2 a pagina 7

QUIRINALMENTE SCORRETTO

L'INTERESSE DEL PAESE

di Augusto Minzolini

Se Silvio Berlusconi alla fine rinuncerà a candidarsi per il Quirinale, sarà solo per salvaguardare l'interesse del Paese, per dimostrare ancora una volta che le sue legittime ambizioni vengono sempre dopo l'Italia. Perché il Cavaliere trova «ingeneroso» e «ingiusto» essere additato come «divisivo» dopo che per dieci anni ha garantito la stabilità e la governabilità. Un senso di responsabilità che gli è costato anche in termini di voti e che oggi è stato ripagato con la solita campagna di intimidazione dentro e fuori la penisola.

Dentro da una sinistra che, malgrado sia a corto di consensi e divisa come non mai, reitera i vecchi metodi della delegittimazione, dell'anti-berlusconismo di maniera con cui copre un vuoto di contenuti. Fuori dalle solite pressioni che ricordano, in scala minore, quelle che portarono alla crisi del suo governo nel 2011, ma che in questa edizione assumono dei connotati quasi caricaturali: prima i vari Financial Times, Bloomberg, Economist hanno appoggiato l'ipotesi che Mario Draghi restasse a Palazzo Chigi; ora al grido «contrordine mercati» perorano l'idea che vada al Quirinale. Viene da piangere perché ci trattano come il Paese di Pulcinella. Un dato su cui dovrebbe riflettere chi come Giorgia Meloni teorizza un presidente patriota (sempreché non sia solo retorica) e chi come Matteo Salvini si appella tutti i giorni all'italianità.

Già, proprio loro dovrebbero essere grati a Berlusconi per la battaglia che ha portato avanti, perché un domani lo stesso armamentario e la stessa campagna intimidatoria sarà messa in campo - non ci vuole fantasia nel prevedere i comportamenti di certi mondi - contro il «sovranista» Salvini o la «fascista» Meloni. E, invece, da giorni chiedono vertici e di sapere numeri e nomi: pretesa infantile in frangenti di questo tipo, che un tempo avrebbe fatto ridere a crepapelle qualunque capocorrente democristiano alle prese con l'elezione del capo dello Stato.

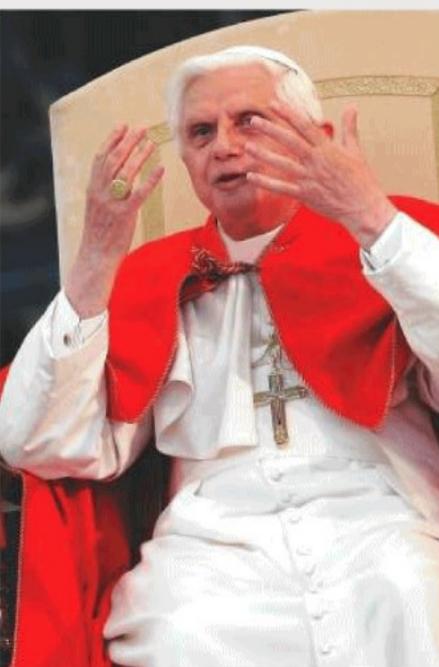
Per cui certo sarebbe meglio che il Cavaliere scendesse in campo alla quarta votazione per tentare la sua corsa e, contemporaneamente, se non fosse eletto, verificare sulla sua candidatura l'unità del centrodestra. Un centrodestra che forte dei suoi numeri, se non ci fossero defezioni e doppi giochi, a quel punto, potrebbe dare le carte in questa partita. Sarebbe meglio, appunto, ma non si può pretendere che Berlusconi combatta sempre da solo questa battaglia, subendo addirittura la diffidenza o l'assenza di collaborazione dei suoi stessi alleati. Quelli che paradossalmente dovrebbero spingerlo a tentare l'impresa. Anche perché nella mente del personaggio l'interesse del Paese viene prima di tutto. Insieme a quello dell'alleanza che ha fondato e alla quale, magari unico, ancora crede.

SCANDALO NELLA DIOCESI DI MONACO DI BAVIERA

«Ratzinger copri dei casi di pedofilia» In Italia la Cei non indaga, ira del Papa

Fabio Marchese Ragona e Serena Sartini

a pagina 15



PAPA EMERITO Joseph Ratzinger, 94 anni, accusato di negligenza

LE PAROLE DI ZANDA

Il ricatto del Pd che usa il jolly delle dimissioni

di Francesco M. Del Vigo
a pagina 4

GRANDI MANOVRE

Salvini e Conte: «Evitare la crisi» Meloni ha fretta

di Vittorio Macioce
a pagina 2

«NON DIAMO VANTAGGI»

Berlusconi tiene le carte coperte Presto un segnale

di Anna Maria Greco
a pagina 3

PER TUTTE LE STAGIONI

Senza politica i tecnici tentano l'ultima scalata

di Gabriele Barberis
a pagina 5

DOSSIER MOBY, SPUNTA PATUANELLI

«Dobbiamo trattarlo bene» Grillo pressava i ministri

Proseguono gli accertamenti sul rapporto anomalo che legava Onorato a Beppe Grillo, e che secondo gli inquirenti si è tradotto in una serie di pressioni illecite su parlamentari grillini perché aiutassero in ogni modo la compagnia dell'armatore napoletano. L'inchiesta per traffico di influenze si arricchisce sempre di più di nuovi dettagli. «Questo dobbiamo trattarlo bene», è il messaggio-tipo che da Grillo arrivava ai suoi uomini al governo.

servizio a pagina 6

all'interno

LE PAROLE CHE MANCANO

Se Mattarella chiude senza giustizia

di Luca Fazzo

Il Csm rimette in sella gli stessi vertici bocciati dal Consiglio di Stato, rinominando Curzio primo presidente e Cassano presidente aggiunto della Cassazione. Mattarella sceglie la linea del silenzio.

a pagina 9

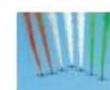
SAVONA E GLI «OSTAGGI»

Generali, il caso scuote la Consob

di Marcello Zacchè

Nella battaglia delle Generali c'è anche un caso Consob. Con il suo presidente, Paolo Savona, che (via twitter) accusa di essere tenuto in «scacco». Fino a ieri il tema esisteva, ma era (...)

segue a pagina 21



FORMULA UNO Le Freccie Tricolori fuori dai gran premi finiscono nel mirino politicamente correct

Casadei Lucchi a pagina 29



DALLE LIBRERIE AL CINEMA L'anima intellettuale di Fantozzi: i segreti del successo di un mito pop

Mascheroni a pagina 25



PER L'EVENTO RAI REGOLE DIVERSE Il teatro di Sanremo pieno al 100%: l'eccezione Ariston scatena le proteste

Damascelli a pagina 13

BOLLETTE: SERVONO 4 MILIARDI

Regole a scuola, genitori in rivolta Pass, oggi il cdm

Gian Maria De Francesco e Pasquale Napolitano

Il Consiglio dei ministri che avrebbe dovuto stabilire le regole per super green pass, scuole e accesso ai pubblici esercizi, programmato per ieri sera, è slittato a stamattina. Intanto il governo è alle prese anche con la questione del caro-energia: servono 4 miliardi di euro per evitare la stangata nelle bollette.

servizi alle pagine 10 e 12-13

«IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI) NON VIENE...»



IL GIORNO

VENERDÌ 21 gennaio 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

OGGI

Sandro Neri



In Italia sono più di 3 milioni, cioè quasi il 25 per cento dei giovani tra i 15 e i 34 anni.

Sono loro a comporre la cosiddetta Generazione Neet. Quella che non cerca un lavoro e non continua a studiare. Tra loro 1,7 milioni sono ragazze. L'Italia è tra i quattro Paesi d'Europa con il maggior tasso di Neet. E il fenomeno è una realtà

preoccupante anche in Lombardia. Come affrontarla? E come aiutare questi giovani a ritrovare fiducia e a orientarsi nel mondo del lavoro? Abbiamo postato i quesiti nelle pagine social del «Giorno».

Segui il dibattito a pag. 2

ristora
INSTANT DRINKS

Risiko del Colle, è scontro su Draghi

Salvini vede Conte per cercare un'alternativa al premier, ma il Pd si irrita con i 5 Stelle. La finanza internazionale scende in campo Berlusconi scioglierà la riserva solo domenica. La scelta del Quirinale sempre più legata alla trattativa per un nuovo governo

Servizi da pag. 3 a pag. 5

I numeri di Bianchi e la realtà

La scuola è aperta Ma per pochi

Marcella Cocchi

La scelta politica di tenere la scuola aperta è stata giusta. Lo sarà a maggior ragione nei prossimi giorni considerando il previsto rallentamento dei casi. Ma questo non toglie che il ministero dell'Istruzione abbia infiocchettato con dati ormai superati una situazione che di flocchi ne ha zero. Lo sanno bene genitori, studenti, prof, personale scolastico, pediatri alle prese con l'odissea tamponi e autotest, con le quarantene variabili, con Dad e Did. Un pezzo di Paese che una sola cosa vorrebbe: la radicale semplificazione delle procedure per garantire la scuola in presenza. Ma che, invece, ogni mattina ai cancelli assiste a un "film" molto diverso da quello raccontato: la scuola è aperta ma è per pochi.

Continua a pagina 2

MUTILATO E IN BRACCIO AL PAPÀ: LA FOTO SIMBOLO DELLA GUERRA IN SIRIA ORA IL BIMBO DI 6 ANNI ARRIVA IN ITALIA. LE CURE E LA SPERANZA DEL FUTURO



Munzir El Nezzel, 32 anni, e Mustafa (6), papà e figlio

UNA NUOVA VITA PER MUSTAFA

Di Blasio a pagina 14

DALLE CITTÀ

Rapine e reati da Lecco a Milano

I rapper della mala veri criminali In cella Baby Gang e Neima Ezza

Consani e Palma a pagina 15

Ergastolo, udienza per la revisione

Strage di Brescia Si riapre il caso di Tramonte

Raspa in Lombardia

Pavia, accusata di estorsione

Caso Gigi Bici arrestata la donna che trovò il corpo

Marziani a pagina 13



Germania, rapporto choc. Benedetto: sono turbato

Preti pedofili e silenzi Le ombre su Ratzinger

Panettiere e Giardina alle pagine 10 e 11



I cioccolatini creati da Luisa Spagnoli

Storia di Baci e amanti Cent'anni con i Perugina

Ponchia a pagina 16

CON VITAMINA C PER LE DIFESE IMMUNITARIE

VIVINC
PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.

Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivin C, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

Attenzione: i medicinali vanno assunti con cautela. È un medicinale a base di Acido Ascorbico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Autorizzazione del 11/11/2020

A. MENARINI



Domani su Alias

TRIESTE FILM FESTIVAL Una finestra sull'Europa dell'est e del sud, maestri e promesse del cinema, con un focus sulle registe georgiane



Culture

ARCHEOLOGIA Kurdistan iracheno, 1150 siti e 12 magnifici rilievi rupestri del progetto «Terra di Ninive»
Valentina Porcheddu pagina 10



Commenti

DIRITTI La Costituzione della Terra ha bisogno di una società globale. Riflessione sul libro di Luigi Ferrajoli
Gaetano Azzariti pagina 15

quotidiano comunista
il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
e EURO 2,00

VENERDI 21 GENNAIO 2022 - ANNO LII - N° 17

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

CONTE TRATTA CON SALVINI SUL NOME DI FRATTINI. STALLO SUL POSSIBILE SUCCESSORE DI DRAGHI AL GOVERNO

Letta: no a un presidente di centrodestra

UCRAINA, CERCANDO IL CASUS BELLI

TOMMASO DI FRANCESCO

Per citare solo i più recenti «casus belli», ricordiamo - come scrive il generale della Nato Fabio Mini nel suo bel pamphlet dimenticato *Perché siamo così ipocriti sulla guerra?* - che era falso il pretesto dell'incidente del Tonchino che diede il via all'intervento decennale degli Stati Uniti in Vietnam, come è stato rivelato dai *Pentagon Papers* del 1964; come era falso il massacro di Račak del 1999, che fornì il pretesto per la guerra Nato in Kosovo (i corpi ritrovati, raccontati come «eccidio» erano frutto di una raccolta fatta a bella posta di vittime dell'Uck morte in battaglie di giorni e in un'area molto vasta), e i consiglieri militari occidentali fecero il resto; altresì era falso il pretesto delle armi di distruzione di massa di Saddam Hussein che portarono in guerra gli Stati Uniti, nel pieno della guerra afgana, anche quella motivata falsamente la cui vera ragione, la vendetta dell'11 settembre 2001, è stata rivelata dalla stessa Casa bianca solo al momento del disastroso ritiro, dopo venti anni di occupazione sanguinosa e inutile. Facciamo queste considerazioni non tanto per sottolineare alcune storiche verità, ma sotto l'influsso negativo delle parole usate dal presidente Biden nella sua lunga, imbarazzata conferenza stampa di mercoledì sera alla Casa bianca, tenuta sulla situazione della crisi americana e sull'Ucraina. Che cosa ha detto Biden di tanto terribile?

— segue a pagina 8 —

La corsa al Quirinale non decolla. Berlusconi dovrebbe scegliere la riserva entro domenica, Salvini si è già messo avanti col «Piano B» incontrando Giuseppe Conte, cui ha proposto una rosa di nomi di centrodestra: il più gradito ai 5 stelle sarebbe Franco Frattini, ex Forza Italia, da poco alla guida del consiglio di Stato. Ma sulla trattativa parallela Lega-M5S cala il gelo di Enrico Letta: «Non voteremo nessun nome di centrodestra». Il leader Pd continua a spingere Mario Draghi, convinto che le assicurazioni sulla durata della legislatura alla fine convinceranno la riottosa truppa grillina a votare per il trasloco del premier al Colle. Ma è la ricerca del sostituto a palazzo Chigi che rischia di incagliare Draghi. Il ti-

more diffuso è che una crisi di governo porti al caos. E se un premier politico non regge alla prova di una maggioranza così vasta, anche la ricerca di un tecnico incontra difficoltà: i nomi che restano in pista sono quelli dei ministri Franco, Colao e Giovanni. E del giudice costituzionale Patroni Griffi.
COLOMBO, CARUGATI, FABOZZI, SANTORO PAGINE 2, 3

Identikit ideale
Il sogno di un presidente costituzionale

ALESSANDRA ALGOSTINO

Come scrive Eduardo Galeano, *«qué tal si deliramos por un ratillo?»*, e allora proviamo a immaginare il presidente della Repubblica. Im-

magino una persona degna, che vanti una storia personale «di fedeltà alla Repubblica e di osservanza della Costituzione».
— a pagina 4 —

foto Gregorio Borgia/LaPresse



Rapporto choc sugli abusi sessuali dei preti pedofili a Monaco di Baviera dal 1945 al 2019. Quasi 500 le vittime. La Chiesa tedesca nella bufera: «Sistematico insabbiamento». Sotto accusa anche il papa emerito Joseph Ratzinger già arcivescovo della diocesi. Avrebbe coperto quattro prelati. La difesa: «Non ne ero a conoscenza»
pagina 8

L'abito non fa il Monaco

Lele Corvi



Economia

Come riscrivere le regole del Bilancio Ue

PIERLUIGI CIOLCA

Le regole di bilancio Ue sono state sospese, per la pandemia, fino al dicembre del 2022. La discussione sulla loro riscrittura è in atto. E' essenziale che proceda spedita. E' essenziale che esprima ipotesi, o meglio tesi, tanto chiare quanto argomentate.
— segue a pagina 14 —

Energie/Caro bollette

La transizione controvento del ministro Cingolani

Livio De Santoli PAGINA 5

Nel nome di Attanasio

Non fermarsi alla versione degli «arresti»

Pierfrancesco Majorino PAGINA 14

Sinistra

Un polo alternativo che «dialoghi» con il M5S

A. Castronovi, S. De Toni PAGINA 15

FUGA VERSO IL PRIVATO Sanità pubblica sottofinanziata

Una lettera aperta firmata dai giovani medici dell'Anao Assomed indirizzata al premier Draghi fa la fotografia di come, all'alba del terzo anno di pandemia, la situazione resti critica e la Sanità sottofinanziata. Il raffronto tra il personale dipendente del Ssn del 2019 e quello del 2017 dà la misura della fuga in atto verso il privato già prima del Covid: i dipendenti pubblici scendo dello 0,4% mentre sale il personale del privato equiparato al pubblico (più 1,7%), delle case di cura convenzionate (più 4,5%) e non convenzionate (23%).
POLLICE A PAGINA 7

ROMA 22 GENNAIO ASSEMBLEA NAZIONALE PER IL PARTITO COMUNISTA IN ITALIA

ORA UNITA!

TEATRO FLAVIO
VIA CRESCIMBENI 19 | ORE 15
SIETE TUTTI INVITATI A PARTECIPARE!
info e adesioni: www.unitacomunista.net

Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Imp/CRM/232103
 20121
 9 770025 2133001



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CINQUEMIGLIAIO
ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 21 Gennaio 2022 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A DICHA E PRODDA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" €1,80 L.33

Verso Sanremo
Donatella Rettore:
«Nel '69 De Simone
mi fece debuttare
con la NCCP»
Federico Vacabre a pag. 13



La solidarietà
In Italia la nuova vita
di padre e figlioletto
mutilati dalla guerra
Aldo Balestra a pag. 12



Il verdetto
L'Arco naturale
conteso dai privati
primo round
al Comune di Capri
Boniello in Cronaca



Il Quirinale LA MELINA DEI PARTITI CHE BLOCCA IL PAESE

Mario Ajello

Come se non fossimo un Paese in emergenza, abbiamo perso tempo e stiamo perdendo troppo tempo. Il sistema di selezione e scelta del Capo dello Stato, della personalità più rappresentativa d'Italia, è bloccato. È lo spettacolo che la politica sta offrendo agli occhi dei cittadini italiani e del contesto internazionale non è certamente all'altezza della dignità della nostra nazione e del ruolo decisionale che dovrebbero svolgere, con chiarezza, coraggio e lucidità, le sue classi dirigenti. C'è un macigno che ingombra la scena e che nessuno è stato capace di evitare e di superare tempestivamente.

La candidatura di Berlusconi, da lui fortemente voluta e dagli altri prima sottovalutata, poi subita e infine diventata paralizzante per gli alleati e per gli avversari, sta agendo come un fattore tempo al contrario. Nel senso che allontana le decisioni risolutive, ha impedito finora al centrodestra di trovare un candidato diverso e in grado di allargare il campo, riaccesa la trattativa tra i leader, offre alibi ai partiti per dividersi ancora più di quanto già non lo siano e tutto diventa sospeso quando invece tutto dovrebbe muoversi con una velocità che tenga conto della situazione del Paese. Che è quella di un'Italia ancora nella pandemia e bisognosa non di fiction ma di un quadro istituzionale certo per venire fuori e di un contesto adatto a indirizzarci verso la ricostruzione economica e sociale.

Continua a pag. 35

Viaggi spaziali, Bezos punta su Napoli

L'inventore di Amazon invia il braccio destro sondate alcune aziende
Nando Santonastaso



Amazon cerca imprese partner per nuove avventure nello spazio. Michael Callari, braccio destro del fondatore Bezos (nella foto), torna a Napoli. A pag. 2

Le misure
Caro bollette, patto salva-imprese caccia a 4 miliardi

Ultime riunioni per cercare fondi ed attenuare sugli italiani il peso del caro bollette. Servono 4 miliardi di euro. Amoroso a pag. 10

L'Ufficio parlamentare di Bilancio
«Bandi Recovery per gli asili nido alla Campania sottratti 200 milioni»

Marco Esposito

L'Ufficio parlamentare di bilancio boccia il bando Pnrr del ministero dell'Istruzione sugli asili nido. I criteri utilizzati sono poco trasparenti, discrezionali e con pesi «senza alcun apparente fondamento». E non si rispetta il Lep del 53%. La Campania, secondo l'Upb, perde 200 milioni. A pag. 10

Colle, dialogo Salvini-Conte

►I due leader si rivedono dopo la fine del governo gialloverde: «Draghi resti premier»
Alta tensione nel centrodestra, Berlusconi snobba gli alleati. Meloni: «Subito il vertice»

Le interviste del **Mattino** «Possiamo vincere lo scudetto»



Zielinski: da piccolo dividevo i regali con i bambini orfani

Pino Taormina alle pagg. 16 e 17

Acquaviti, Ajello, Gentili, Petrucci e Picone alle pagg. 2, 3 e 4

«Lotta alla camorra via i don Abbondio dalle nostre chiese»

►Giustizia, il richiamo del Pg di Napoli Riello
«Nel nostro distretto ci sono più clan che Gips»

Leandro Del Gaudio

«Via dalle nostre Chiese i Don Abbondio». Forte monito del Pg di Napoli, Riello, all'apertura dell'anno giudiziario. Ed ha aggiunto: «Da noi più clan che Gips». In Cronaca

Il dossier tedesco
Prete pedofili il caso Ratzinger

Massimo Introvigne a pag. 35

Nel mirino i vertici, la mediazione di Manfredi Regione contro il San Carlo De Luca blocca tutti i fondi

Luigi Roano

Strappo della Regione Campania sul San Carlo. L'ente di Santa Lucia guidato da De Luca - socio fondatore - ha bloccato i finanziamenti al teatro, vincolando l'erogazione all'annullamento della nomina di Emmanuela Spedalieri, direttore generale. Fondi che dovevano essere 11 milioni, ma la Regione ne ha già tagliati 3,8 (quota Pnc). In campo ne aveva lasciati 7, quota fissa da socio fondatore. E ora ha sospeso anche questo contributo.

In Cronaca



OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCCHI MINUTI

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

OTTURAZIONE FACILE E VELOCE

PRONO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO E UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUTUMN SANITÀ DEL 26/04/2019





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 144 - N° 30
ITALIA
Sped. in A.P. DL 353/2003 con L. 4/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 21 Gennaio 2022 • S. Agnese

IL GIORNALE DEL M

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO.IT](https://www.messaggero.it)

31 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dati amministrativi Ieri: **579.574**

Dati amministrativi in totale: **121.840.836***

Rapporto dati quotidiane

Rispetto al giorno precedente: **-6,05%**

Rispetto alla settimana precedente: **-18,31%**



Vittoria in Coppa Italia Abraham trascina la Roma cancella il fantasma del Lecce Ora nei quarti c'è l'Inter

Angeloni e Sorrentino nello Sport



Le sfide di Massimo Un libro, ancora Sanremo e un figlio a 71 anni Ranieri non si ferma più «E farò il papà davvero»

Scarpa a pag. 23



Veti incrociati
L'impasse sul Colle che rallenta il Paese

Mario Ajello

Come se non fossimo un Paese in emergenza, abbiamo perso tempo e stiamo perdendo troppo tempo. Il sistema di selezione e scelta del Capo dello Stato, della personalità più rappresentativa d'Italia, è bloccato. È lo spettacolo che la politica sta offrendo agli occhi dei cittadini italiani e del contesto internazionale non è certamente all'altezza della dignità della nostra nazione e del ruolo decisionale che dovrebbero svolgere, con chiarezza, coraggio e lucidità, le sue classi dirigenti. C'è un macigno che ingombra la scena e che nessuno è stato capace di evitare e di superare tempestivamente. La candidatura di Berlusconi, da lui fortemente voluta e dagli altri prima sottovalutata, poi subita e infine diventata paralizzante per gli alleati e per gli avversari, sta agendo come un fattore tempo al contrario. Nel senso che allontana le decisioni risolutive, ha impedito finora al centrodestra di trovare un candidato diverso e in grado di allargare il campo, rallenta le trattative tra i leader, offre alibi ai partiti per dividersi ancora più di quanto già non lo siano e tutto diventa sospeso quando invece tutto dovrebbe muoversi con una velocità che tenga conto della situazione del Paese. Che è quella di un'Italia ancora nella pandemia e bisognosa non di fiction ma di un quadro istituzionale certo per venire fuori e di un contesto adatto a indirizzarci verso (...)

Continua a pag. 20

Salvini fa pace con Conte: «Serve un nome condiviso»

2022 QUIRINALE Il leghista rispolvera l'asse con l'ex premier tradito Berlusconi prende ancora tempo. Meloni accelera: «Subito un vertice»

ROMA Salvini fa pace con Conte: «Serve un nome condiviso»

Acquaviti, Gentili, Guasco e Pirone da pag. 2 a pag. 5

Covid, lo studio: domenica picco ricoveri

Scattano i controlli nei market «Senza Pass solo per gli alimenti»

ROMA Senza certificato vietato fare acquisti non considerati "di prima necessità". Le stime di Ceds Digital per Il Messaggero: ricoveri ed intensive il picco



dal 23 gennaio. Lazio, tempi più lunghi: a Roma, punto critico il 10 febbraio. Evangelisti e Malfetano alle pag. 8 e 9

Chiesa tedesca travolta dal caso pedofilia

Germania choc, abusati 497 ragazzini «Ratzinger ha coperto quattro preti»

Franca Giansoldati

Pedofilia nella chiesa tedesca rapporto choc: 497 le vittime. «Ratzinger copri quattro casi».



A pag. 10

Strada in salita
Il fascino della Capitale strumento per il rilancio

Anna Coliva

Formidabile la polemica scatenata dal ministro della cultura ucraino contro la serie Netflix *Emily in Paris*: ha ritenuto un'offesa contro tutto il suo popolo l'episodio con la ragazza di Kiev che esce da un super-magazzino alla moda carica di capi firmatissimi, trascurando le casse.

Può riguardare anche noi questo documento della contemporaneità in cui ha fatto irruzione la politica? Dall'accumulo esorbitante degli stereotipi sapientemente ricercati e magnificamente costruiti in quella serie (...)

Continua a pag. 20

La protesta degli istituti culturali per il lockdown in Olanda



Manicure al museo per tenere aperto

Manicure al Van Gogh Museum di Amsterdam (foto EPA)

Rosana a pag. 9

La prof a lezione porta la droga E l'allieva sta male

►Latina, la docente invita la sua classe a casa e regala hashish: scatta l'indagine della procura

Giuseppe Scarpa

La professoressa ha regalato hashish a diversi alunni della sua classe, una seconda superiore, e una sua studentessa si è sentita male dopo averla assunta. Su questo stanno indagando la procura e la squadra mobile di Latina.

Lacrime in aula
Uccise la madre malata: assolto «Gesto d'amore»

ROMA Asti, uccise la madre: assolto. «È stato un atto d'amore».

Allegri a pag. 11

Baby gang a Milano
Videoclip e rapine i rapper col mitra vanno agli arresti



Cristiana Mangani

Rime, musica e pistole: i rapper erano capibanda e organizzavano rapine. Due finiscono in manette.

A pag. 12

FIT-CISL
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

CONCORSO "NICO PIRAS"

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

Logos: MIOOF, indt, AMSEF

Il Segno di LUCA

VERGINE, BELLA GIORNATA

Oggi la Luna nel tuo segno forma un magnifico trigone con Venere e Urano: è come se avessi in tasca un lasciapassare speciale che puoi giocarti in moltissime situazioni. Sei così brillante che ti basterà un sorriso per superare limiti e intralci. Approfitta di questo momento di comodità in cui tutto è fluido ma goditi anche la piacevolezza, regalando un capriccio originale e insolito.

MANTRA DEL GIORNO
L'acqua aggrava ogni ostacolo perché si adatta: segui la via della facilità.

L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardoni con altri quotidiani (con acquistabili separatamente): nella provincia di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuova Quotidiana di Puglia € 1,20. La domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero • Corriere della Sport-Statia € 1,40. In Molise, Il Messaggero • Prima Piano-Nida € 1,50. nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Studio € 1,50. 11 Biali di Roma-vol 3 • € 4,50 (solo Umbria e Abruzzo) • Pineria di Roma • € 3,80 (solo Roma) • La Roma di Alberto Sordi • € 6,90 (solo Roma) • 90 chef • La caccia romana • € 6,90 (solo Roma)



il Resto del Carlino

VENERDÌ 21 gennaio 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

OGGI

Michele Brambilla



Succede in Emilia, succede nelle Marche, succede in tutta Italia: quando sembrava che la

sanità stesse tornando a funzionare come prima della pandemia, tutto si è nuovamente bloccato. I reparti si riempiono di pazienti Covid (grazie, No vax) e molti malati oncologici, o cardiologici, o di qualunque altra patologia che non sia

dipesa da questo virus, vengono rispediti a casa, anche rinviando esami e interventi programmati. Abbiamo chiesto ai nostri lettori di raccontare se è successo anche a loro...

Segui il dibattito a pag. 2

ristora
INSTANT DRINKS

Risiko del Colle, è scontro su Draghi

Salvini vede Conte per cercare un'alternativa al premier, ma il Pd si irrita con i 5 Stelle. La finanza internazionale scende in campo Berlusconi scioglierà la riserva solo domenica. La scelta del Quirinale sempre più legata alla trattativa per un nuovo governo

Servizi
da p. 3 a p. 5

I numeri di Bianchi e la realtà

La scuola è aperta Ma per pochi

Marcella Cocchi

La scelta politica di tenere la scuola aperta è stata giusta. Lo sarà a maggior ragione nei prossimi giorni considerando il previsto rallentamento dei casi. Ma questo non toglie che il ministero dell'Istruzione abbia infiocchettato con dati ormai superati una situazione che di fiocchi ne ha zero. Lo sanno bene genitori, studenti, prof, personale scolastico, pediatri alle prese con l'odissea tamponi e autotest, con le quarantene variabili, con Dad e Did. Un pezzo di Paese che una sola cosa vorrebbe: la radicale semplificazione delle procedure per garantire la scuola in presenza. Ma che, invece, ogni mattina ai cancelli assiste a un "film" molto diverso da quello raccontato: la scuola è aperta ma è per pochi.

Continua a pagina 2

MUTILATO E IN BRACCIO AL PAPÀ: LA FOTO SIMBOLO DELLA GUERRA IN SIRIA ORA IL BIMBO DI 6 ANNI ARRIVA IN ITALIA. LE CURE E LA SPERANZA DEL FUTURO



Munzir El Nezzel, 32 anni, e Mustafa (6), papà e figlio

UNA NUOVA VITA PER MUSTAFA

Di Blasio a pagina 14

DALLE CITTÀ

In ospedale a Ferrara

«L'ultimo Fellini: pensava a un film sulle stragi del sabato sera»

A. Marchetti in Regionale

Bologna, indaga la polizia

Movida violenta, rissa a sediate sotto le Due Torri

Zuppiroli in Cronaca

Stasera al Bentegodi, ore 20,45

Bologna a Verona Sinisa: «È ora di rialzarsi»

Giordano e Vitali nel QS



Germania, rapporto choc. Benedetto: sono turbato

Preti pedofili e silenzi Le ombre su Ratzinger

Panettiere e Giardina alle pagine 10 e 11



I cioccolatini creati da Luisa Spagnoli

Storia di Baci e amanti Cent'anni con i Perugina

Ponchia a pagina 16

CON VITAMINA C PER LE DIFESE IMMUNITARIE

VIVINC
PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.

Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivin C, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

Attenzione: i medicinali vanno assunti con cautela. È un medicinale a base di Acido Ascorbico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Autorizzazione del 11/11/2020

A. MENARINI



IL SECOLO XIX



VENERDÌ 21 GENNAIO 2022

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

2,00€ con TV SORRISI E CANZONI* in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno DCOXXI - NUMERO 17, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzonipubblinter.it GNN

CASTELLI: HO PUNTATO SULLE LINEE CURVE
Parla lo scenografo di Sanremo:
il mio Ariston come un abbraccio



LEONE / PAGINE 32 E 33

GENOVESE DI ADOZIONE, È SCOMPARSO A 92 ANNI
Le cento maschere di Camillo Milli
dal teatro di Squarzina a Fantozzi



GRASSI / PAGINA 33

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia/Marittimo	Pagina 12
Genova	Pagina 17
Album Genova	Pagina 30
Xte	Pagina 31
Sport	Pagina 34
Programmi Tv	Pagina 36

COVID, QUATTRO REGIONI VERSO L'ARANCIONE: PIEMONTE, SICILIA, FRIULI E ABRUZZO. ACCESSI SENZA CERTIFICATO PER ALIMENTARI E FARMACIE

«Liguria, la tregua è vicina»

Il professor Icardi: «Fuori dalla pandemia a fine marzo, ma già fra un mese i contagi crolleranno»
In arrivo nuove regole per la scuola: alle elementari basta tamponi per chi è in autosorveglianza

«Entro la fine di marzo la Liguria sarà fuori dalla pandemia». Giancarlo Icardi, referente unico per la Liguria dell'Istituto superiore di Sanità e direttore del dipartimento di Igiene dell'ospedale San Martino, intervistato dal Secolo XIX, si sbilancia e apre un ampio spiraglio di speranza: «Già a metà febbraio - aggiunge - i contagi crolleranno». Poco meno di un mese, quindi, per tornare a guardare l'orizzonte con più serenità. Anche se il numero dei positivi continua a essere alto. In Italia, altre quattro regioni viaggiano verso l'arancione: Piemonte, Sicilia, Friuli e Abruzzo. La Liguria, anche questa volta, resta in giallo. Sono in arrivo nuove regole per la scuola e per contenere i disagi: alle elementari non sarà più necessario fare i tamponi per chi è in autosorveglianza. Alimentari e farmacie, per ora, accessibili anche senza Green pass.

FILIPPI E RUSSO / PAGINE 6 E 7

SI DEL MINISTERO

Emanuele Rossi

Sport, dopo la malattia ora il rientro è più rapido
Resta l'obbligo di visita

Sport, l'attesa per il rientro all'attività agonistica di chi è guarito dal Covid si riduce. L'ARTICOLO / PAGINA 7

PRIMO GIORNO DI CONTROLLI

Bruno Viani

Green pass promosso da coiffeur ed estetisti
«Più sicuri anche noi»

Pochi problemi al debutto del Green pass obbligatorio per parrucchieri e centri estetici. L'ARTICOLO / PAGINA 18

GENOVA E SAMP, RIVOLUZIONI IN PANCHINA



Blessin ordina: aggredite sempre

Il primo allenamento di Blessin (Pecoraro) SAMBARO E SCHIAPPAPIETRA / PAG. 34 E 35



Giampaolo flessibile: sì al 3-5-2

Giampaolo a Bogliasco dà istruzioni alla squadra (Arveda) FRECCERO / PAG. 18 E 17

PREMIER PIÙ VICINO AL QUIRINALE, QUATTRO NOMI PER GUIDARE IL GOVERNO

Il nodo della maggioranza diventa il dopo-Draghi

ROLLI



Mattarella si congeda dal Csm e augura buon lavoro per l'attività che proseguirà con il nuovo presidente della Repubblica. Le sue parole confermano una volta di più l'indisponibilità a un bis, e spingono i partiti a cercare un'intesa. Anche così si spiega l'incontro tra Salvini e Conte. Berlusconi resta in campo, ma sembra Draghi l'unico nome su cui la maggioranza può trovare una convergenza. Questo apre la partita per Palazzo Chigi e per un possibile nuovo governo: 4 nomi in lizza. SERVIZI / PAGINE 2-4

IL VOTO DEI CAMALLI



Culmv, Benvenuti è ancora console Ciuffardi battuto

Alberto Quarati e Monica Zunino

I camalli della Compagnia Unica del porto di Genova hanno votato nel segno della continuità: Antonio Benvenuti è stato confermato console, ottenendo il 63% dei voti. Il suo sfidante Silvano Ciuffardi si è fermato al 32%. QUARTICOLI / PAGINE 12 E 13

LA VERA SFIDA DELLA COMPAGNIA COMINCIA ORA

SIMONE GALLOTTI

L'orizzonte dei camalli ci sono sfide che farebbero tremare i polsi ad aziende più solide. Per questo serve unità. Una Culmv divisa non fa bene al porto, nemmeno ai terminalisti che pensano di poterne approfittare. L'ARTICOLO / PAGINA 13

AUTOSTRADE

Basterà la targa per rimborsare chi resta in coda

Roberto Sculli

Lo scontrino, da aprile, non sarà più necessario per ottenere i rimborsi di Autostrade in caso di ritardi causati dai cantieri. Ma per ora il cashback entrato in funzione dallo scorso settembre stenta a decollare. L'ARTICOLO / PAGINA 9

AURUM
OPERE D'ARTO, PAVIMENTAZIONI, CEMENTI, MARMME
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco di Santa Otilia)
torelli 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Attualmente c'è un piano A: Silvio Berlusconi al Quirinale. La debolezza del piano A è di essere il piano di Berlusconi e basta. I leader del centrodestra infatti hanno detto ok al piano A ma hanno detto di lavorare a un piano B perché non credono al piano A. Il piano B di Matteo Salvini è una personalità di centrodestra che non sia Berlusconi. Leggo di Letizia Moratti e di Maria Elisabetta Casellati. Salvini vuole dire a Berlusconi che il piano A fa acqua da tutte le parti e di valutare il piano B. Berlusconi scioglierà la riserva, cioè dirà se il piano A resta in piedi o meno, soltanto domenica. Ma è difficile immaginare che dica sì a un piano B rinunciando al piano A, ammettendo che nel centrodestra c'è qualcuno più adatto di lui, soprattutto se non è scelto da lui. Che vedrete, avrà un piano B bis. Intanto Giorgia

Abici | MATTIA FELTRI

Meloni ha un piano C: un bel vertice di tutto il centrodestra per trovare un piano B ter che poi sarebbe un piano C, perché non coincide con il piano B di Salvini e il B bis di Berlusconi. Di conseguenza, avendo un leader di centrodestra un piano A e uno B bis, l'altro leader di centrodestra un piano B e il terzo un piano C o B ter, si imporrà un piano D, di cui massimo indizio è la lettera D che coincide con l'iniziale del candidato: Draghi. Il quale è anche il piano B di Giuseppe Conte ed Enrico Letta, che però curiosamente sono passati al piano B senza avere mai avuto un piano A. Conte no, ma Letta ha un piano C, forse un Mattarella bis. Quindi allo stato abbiamo un piano A, almeno cinque piani B, forse quattro piani C, in arrivo è il piano D e ditemi voi se questo non è un fior di retroscena. —

CARNI DI PROPATA
La carne genuina al miglior prezzo
Salame Artigianale
Puro Suino
1° Qualità
€ 11 al Kg
Lungo Bisagno Istria 5 rosso
CONSEGNE GRATUITE
Tel. 339 52 44 619





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Legge di Bilancio
L'addio all'Irap non cancella saldo a giugno e dichiarazione



Alessandra Caputo
— a pag. 27

Fisco e immobili
Bonus e cessione senza visti: edilizia libera da definire

Fossati e Latour — a pag. 34

VARCO
DAL 1955 UN RIFUGIO SICURO

MUSTANG MACH-E ALL ELECTRIC

PRENOTA IL TUO TEST DRIVE.

Varco FastStore Milano - forchiva.it

FTSE MIB 27570,00 +0,73% | SPREAD BUND 10Y 139,60 -1,60 | €/€ 1,1338 -0,06% | ORO FIXING 1845,35 +1,01% | Indici & Numeri → p. 37-41

Prestiti alle imprese, moratoria ferma Sofferenze salite a quota 18 miliardi

L'emergenza liquidità

I crediti incagliati netti da settembre sono tornati a salire (1 miliardo al mese)

Pressing di banche e aziende: prorogare garanzie sui mutui e sospensione delle scadenze

Dopo 7 anni di calo, da settembre le sofferenze bancarie nette sono tornate a salire al ritmo di un miliardo al mese: 17,6 miliardi a novembre. Torna l'emergenza di misure a sostegno della liquidità all'economia, già sollecitata da politici, imprese e banche, anche perché la ripresa degli Npl si è manifestata quando dovevano ancora in vigore moratorie e prestiti garantiti. Sulla possibile proroga tutto fermo, con i nodi della copertura e delle regole Ue. Intanto i dati rivelano che gli Npl lordi sono ben più consistenti: oltre 30 miliardi.

Serafini — a pag. 3

MATERIE PRIME

Appalti, contro i rincari spunta la clausola di compensazione alla francese

Giorgio Santilli — a pag. 4

360

MILIONI DI EURO
È l'entità del pacchetto di aiuti per le ditte che previsti dal decreto all'esame oggi del Governo. Sostegni anche alle attività commerciali che hanno perso il 30% dei ricavi nel 2021

— Servizio a pag. 4

IL DECRETO RISTORI

Nuovi sostegni per il commercio al dettaglio con fatturato 2019 fino a 2 milioni

Energia, taglia oneri per 1,1 milioni di Pmi Vertice Draghi-Bonomi

La corsa dei prezzi

Oggi il decreto contro i rincari: previste misure per oltre 4 miliardi

Questa mattina il premier Draghi presiederà la cabina di regia della maggioranza e poi il Consiglio dei ministri per il varo del decreto con le misure per calmierare i forti rincari dei costi dell'energia. Una manovra nel complesso di circa 4 miliardi che andrà ad abbattere oneri per oltre 1,1 milioni di aziende e piccole e medie imprese. Le misure sono state al centro di un incontro ieri mattina a Palazzo Chigi tra Draghi e il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi.

Dominelli — a pag. 2

L'INCONTRO

Il presidente di Confindustria: «Ora deve partire il coordinamento»

Nicoletta Picchio — a pag. 2

I CONTI DELLE UTILITY

Perché è difficile il prelievo sugli extra profitti legati solo al gas

Jacopo Gilberti — a pag. 2

CASO GENERALI

Savona attacca (con un tweet) i «conservatori» della Consob

Serafini e Galvagni — a pag. 21

Paolo Savona, Dal 2019 è presidente della Consob



Nasdaq, rimbalzo ancora fallito

I mercati

L'indice in rialzo in avvio ha ceduto a fine giornata. Attesa sui conti dei big tech

Saranno le trimestrali dei big del-Phi tech (da Apple ad Amazon, fino a Meta, Alphabet e Microsoft), in arrivo le prossime settimane, a dettare il ritmo al Nasdaq e ai mercati. Le dinamiche dei tassi, le attese sull'inflazione e la politica monetaria della Fed rimangono comunque al centro del palcoscenico.

Vittorio Carlini — a pag. 6

IL RAPPORTO 2021

Assosim, continua la corsa record del trading online

Maximilian Cellino — a pag. 23

L'OSSERVATORIO PNRR

Cdp: da 30 a 50 miliardi gli investimenti comunali

Giorgio Santilli — a pag. 5



Ambrosiano

MARENGHI 500,00 €

STERLINE 585,00 €

KRUGERRAND 1.585,00 €

VALUTIAMO & ACQUISTIAMO I TUOI PREZIOSI
VIA DEL BULLO 7 • 20123 MILANO • TEL. +39 02 495 19 260 • WWW.AMBROSIANO.MILANO.IT

Trustpilot

AMBROSIANO HA RICEVUTO 1.446 RECENSIONI VERIFICATE

Quirinale

UN DRIVE IN PER IL VOTO DEI GRANDI ELETTORI POSITIVI



— a pagina 8

PANORAMA

STUDIO DELLO SPALLANZANI

Il vaccino russo Sputnik efficace al 70% contro variante Omicron

«I risultati degli esperimenti di laboratorio, condotti in collaborazione tra Istituto Spallanzani e Istituto Gamaleya, hanno documentato che oltre il 70% delle persone vaccinate con Sputnik V mantengono un'attività neutralizzante contro Omicron, e tale attività si mantiene in buona parte anche a distanza di 3-6 mesi dalla vaccinazione». Lo afferma il team tecnico scientifico Covid-19 dell'Istituto Spallanzani di Roma.

CRISI UCRAINA

Biden avverte: «Qualsiasi intervento è invasione»

Il presidente Usa, Biden, avverte che qualsiasi intervento russo in Ucraina sarà considerato invasione. La Germania intanto apre all'inserimento del gasdotto Nord Stream 2 tra le possibili sanzioni.

MERCATI FINANZIARI

Il Nobel Shiller: «Probabilità di crash più alte negli Stati Uniti»

Isabella Bufacchi — a pag. 6

DEBITO E STABILITÀ

I TITOLI SOVRANI E LE SPINE DELLA BCE

di Stefano Micossi

— a pagina 12

L'ALLARME ACIMGA

Macchine per la carta a secco di componenti

Allarme Acimga (l'associazione dei costruttori di macchine per l'industria grafica): le aziende del comparto, a fronte di ordini boom, non riescono a consegnare a causa di carenza di componenti.

Moda 24

Il rilancio del retail Temporary store e pop up per testare zone e acquisti

Paola Dezza — a pag. 10

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

2 mesi a solo 19,90 €. Per info: ilssole24ore.com/abbonamenti Servizio Clienti 02.30.300.600





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 21 gennaio 2022
Anno LXXVIII - Numero 20 - € 1,20
Sant'Agnese

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizioni in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Cicliaria Oggi €1,50
a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 -
a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Tirrenica (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

La partita del Quirinale si infiamma dopo avere scoperto un faccia a faccia fra Matteo Salvini e Giuseppe Conte

Si tinge di gialloverde



Il Tempo di Osho

Sputnik è l'unico vaccino che resiste a Omicron



"Io mò non voo darebbe, guarda 'n po'!"

Sbraga a pagina 6

DI FRANCO BECHIS

Teri mattina Matteo Salvini si è incontrato come aveva già fatto alcune volte in gran segreto con il capo del M5s, Giuseppe Conte. A differenza del solito però un giornalista che passava di lì l'ha pizzicato, comprendendo cosa era accaduto. Salvini, che avrebbe preferito non averne pubblicità, a quel punto ha deciso di svelare a tutti il faccia a faccia con grande dispiacere del bravo collega che stava custodendo gelosamente il possibile scoop. Siamo a quattro giorni dall'inizio delle votazioni per scegliere il prossimo inquilino del Quirinale, e non c'è davvero nulla di strano (...)

Segue a pagina 3

Resta da sciogliere il nodo Governo

Sale la quota del premier per il dopo-Mattarella

Solimene a pagina 2

Parla l'ex ministro Scajola

«Il Cav sarà determinante anche se non lo eleggono»

De Leo a pagina 4

Consiglieri bloccati dai vigili urbani all'ingresso dell'aula Giulio Cesare

Caos tamponi pure in Campidoglio

Filippi a pagina 16

COPPA ITALIA

La Roma batte il Lecce 3-1 e approda ai quarti di finale E ora sfida l'Inter a San Siro

Austini, Biafora e Zotti alle pagine 28 e 29



la S TORACIATA
Quirinale, anche la Meloni ha un nome. Non ce ne privi per la presidenza della regione Lazio, però

DIPLOMA IN 1 ANNO!
AFM - CAT - LICEI - INDUSTRIALE ALBERGHIERO - NAUTICO - ECC.
SCUOLA ITALIA
È L'ECCELLENZA nel campo della PROMOZIONE e dei COSTI!!!
Roma "Eur" - Via Stendhal, 16
335.6357781
338.8772657
SCENDELLA, M. FELICI, P. LUTTI, M. MARCHIOLI
SIANO PRESENTI IN TUTTE LE CITTÀ ITALIANE

Rischiano pure la radiazione dall'albo
Le due avvocatessse «sexy» mandano in tilt la giustizia
... L'idea era nata per pubblicizzare la loro attività, ma ora è un boomerang. I commenti dei colleghi ai video glamour delle due, vanno da qualche tenue approvazione a dure critiche: perché «contro» il decoro della professione. E l'ordine degli avvocati le ha già convocate: in arrivo un richiamo, per ora.
levoletta a pagina 9

Lo Studio Piazzolla è uno studio commercialista di recente costituzione. A una struttura nuova e giovane, che sta applicando le basi per poter offrire ai clienti la propria competenza nella realtà metropolitana di Roma, ricca di impericriticità, affaricità, dinamicità e con ottime prospettive di crescita.
LE NOSTRE ATTIVITÀ
Consulenza aziendale
Consulenza contrattuale
Operatività societaria
Prestazioni contabili e fiscali
Amministrazione
e Liquidazione di aziende
Perizie e valutazioni
STUDIO PIAZZOLLA
Tel/Fax 06.50684165
Tel/Fax 06.45554685
Cell. 393.8933255
rosario.piazzolla.rp@gmail.com
Studio Piazzolla
Via Guido Fubini, 23 - 00134 Roma





PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 36

COMMISSIONI TRIBUTARIE

Ricorsi contro i ruoli, inammissibilità retroattiva nelle prime sentenze delle ctp

Tarquini e Trovato a pag. 24

SU WWW.ITALIAOGLI.IT



Sisma - Il ddl delega sul Codice della ricostruzione

Giustizia - Gratuito patrocinio anche per la mediazione, la sentenza della Corte costituzionale

Ruoli - Ricorsi inammissibili a effetto retroattivo, la sentenza della Ctp Siracusa

Il Forum di Davos detta al mondo la dieta verde del futuro: bistecche sintetiche, lenticchie e gombo

Tino Oldani a pag. 9

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Scuola, il rebus quarantene

La sovrapposizione di norme e di chiarimenti ha creato regole ad hoc e più restrittive. *Vademecum di ItaliaOggi per fare chiarezza sulla disciplina di primarie e secondarie*

Il 60 per cento delle cartelle in scadenza al 31 dicembre 2021 non è stato pagato



Il 60% delle cartelle in scadenza al 31 dicembre non è stato pagato, ma questo si traduce in ammanchi per le casse dello stato forse maggiori del costo in sé della mancata proroga della rottamazione delle cartelle spirata al 31 dicembre. Secondo quanto *ItaliaOggi* è in grado di anticipare i contribuenti in crisi di liquidità hanno di fatto non proceduto ai versamenti di quanto dovevano all'erario. Con il 2021 non si è concluso soltanto il rinvio dei pagamenti delle rate della rottamazione ma anche la disciplina emergenziale sull'accesso ai piani di rateazione per i debitori.

Bartelli a pag. 30

DIRITTO & ROVESCIO

In passato, pur sapendo che non servivano a niente (o forse proprio per questo) le autorità parlamentari le hanno studiate tutte per impedire che i voti segreti per l'elezione del presidente della Repubblica, diventassero noti. La volta precedente venne addirittura costruito un catafalco che si proponeva di isolare emeticamente i voti degli indici. Ma l'inutile (anche se monumentale) precauzione venne neutralizzata dall'abitudine di scrivere il voto in modo diverso sulla scheda. Per cui Ciccio Patata, veniva indicato come Patata, oppure on. Patata, Patata on. Patata Ciccio, C. Patata. E via dicendo. In tal modo, il voto segreto diventava palese, cioè poteva essere facilmente decifrito e attribuito. Per neutralizzare questo imbroglione basterebbe adesso obbligare i votanti a indicare solo il nome e il cognome del votato. Sarebbe una riforma facile e di nessun costo. Ma pare non si possa fare. O non si vuole?

VOTO A PRIMAVERA

Dopo il Colle alle urne 23 capoluoghi di provincia

Maffi a pag. 5



L'evoluzione semplice

Contabilità, F24, dichiarazioni fiscali e bilancio europeo, in un'unica piattaforma.

INTEGRATO GB



Elabora i cedolini, invia uniemens, 770 e CU: tutto in una semplice interfaccia.

PAGHE GB



Carte di lavoro, verifiche periodiche, con una suite pratica e aggiornata.

REVISIONE LEGALE GB



La soluzione intuitiva per gestire contabilità e dichiarativi in azienda.

GESTIONE SOCIETÀ GB



SCOPRI DI PIÙ >> www.softwaregb.it

info@gbsoftware.it - 06 97626328

*Cm "La legge di bilancio 2022" a €7,90 in più. **Cm "Il decreto legge fisco-lavoro" a €7,90 in più. ***Cm i bonus/fiscali nella cosa a €7,90 in più

LA NAZIONE

VENERDÌ 21 gennaio 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

OGGI

Agnese Pini



Ruota o non ruota, questo è il problema. Nel secondo anno di Covid, con le città d'arte affossate dagli effetti della

pandemia, il Comune di Firenze ha ospitato per Natale una ruota panoramica. Un'attrazione, la ruota, che arricchisce lo skyline di grandi capitali europee senza fare scandalo. A Firenze, invece, qualche scandalo l'ha suscitato. Al punto che la Soprintendenza ha negato la proroga della ruota per altri 45

giorni, come chiesto dal sindaco. Ma davvero bisogna accapigliarsi per una ruota? Un lettore (a pagina 2), ricordava come a disturbare lo skyline fiorentino ci sia, da 15 anni, una gru nel cantiere infinito degli Uffizi. Ecco, direi che la ruota non è il problema.

Segui il dibattito a pag. 2

ristora
INSTANT DRINKS

Risiko del Colle, è scontro su Draghi

Salvini vede Conte per cercare un'alternativa al premier, ma il Pd si irrita con i 5 Stelle. La finanza internazionale scende in campo Berlusconi scioglierà la riserva solo domenica. La scelta del Quirinale sempre più legata alla trattativa per un nuovo governo

Servizi
da p. 3 a p. 5

I numeri di Bianchi e la realtà

La scuola è aperta Ma per pochi

Marcella Cocchi

La scelta politica di tenere la scuola aperta è stata giusta. Lo sarà a maggior ragione nei prossimi giorni considerando il previsto rallentamento dei casi. Ma questo non toglie che il ministero dell'Istruzione abbia infiocchettato con dati ormai superati una situazione che di flocchi ne ha zero. Lo sanno bene genitori, studenti, prof, personale scolastico, pediatri alle prese con l'odissea tamponi e autotest, con le quarantene variabili, con Dad e Did. Un pezzo di Paese che una sola cosa vorrebbe: la radicale semplificazione delle procedure per garantire la scuola in presenza. Ma che, invece, ogni mattina ai cancelli assiste a un "film" molto diverso da quello raccontato: la scuola è aperta ma è per pochi.

Continua a pagina 2

MUTILATO E IN BRACCIO AL PAPÀ: LA FOTO SIMBOLO DELLA GUERRA IN SIRIA ORA IL BIMBO DI 6 ANNI ARRIVA IN ITALIA. LE CURE E LA SPERANZA DEL FUTURO



Munzir El Nezzel, 32 anni, e Mustafa (6), papà e figlio

UNA NUOVA VITA PER MUSTAFA

Di Blasio a pagina 14

DALLE CITTÀ

Terrone a Torre del Lago

Il pompiere ferito «Ho temuto di non farcela»

Nudi nel Fascicolo Regionale

Tragedia del lavoro a Prato

Morte di Luana Alla famiglia 166mila euro dall'Inail

Natoli nel Fascicolo Regionale

Firenze

Da San Salvi a Legnaia: soldi per le nuove scuole

Morviducci in Cronaca



Germania, rapporto choc. Benedetto: sono turbato

Preti pedofili e silenzi Le ombre su Ratzinger

Panettiere e Giardina alle pagine 10 e 11



I cioccolatini creati da Luisa Spagnoli

Storia di Baci e amanti Cent'anni con i Perugina

Ponchia a pagina 16

CON VITAMINA C PER LE DIFESE IMMUNITARIE

VIVINC
PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.

Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivin C, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

Attenzione: i medicinali vanno assunti con cautela. È un medicinale a base di Acido Ascorbico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Autorizzazione del 11/11/2020

A. MENARINI



la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 47 - N° 17

Venerdì 21 gennaio 2022

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

LA CORSA AL QUIRINALE

Gialloverdi, spunta Casini

No di Conte a Salvini su Moratti e Casellati. Convergenza sull'ex presidente della Camera. Sponda da Renzi Grillini spaccati sul premier candidato. M5S, guai in vista per i fondi dal Venezuela: i pm milanesi in Spagna

Il piano B di Berlusconi ha tre opzioni: Draghi, Mattarella e lodo Verdini

Il commento

Se manca l'interesse della nazione

di **Claudio Tito**

Nel dibattito tra e nei partiti sulla scelta del prossimo presidente della Repubblica sembra costantemente mancare un fattore che invece dovrebbe essere teoricamente decisivo. L'interesse nazionale. Cosa serve al Paese? Quali sono le sfide che lo attendono? Quali gli obiettivi? **● a pagina 27**

I mercati

Wall Street trema "Mario, resta lì"

di **Francesco Guerrera**

La finanza mondiale è in fibrillazione sul futuro dell'Italia. Da New York a Londra i signori e le signore del denaro si stanno scambiando messaggi e telefonate sempre più allarmate per tentare di indovinare l'identità dei prossimi inquilini di Palazzo Chigi e del Quirinale. **● a pagina 7**

Incontro a Roma tra Conte e Salvini per parlare del Quirinale e del governo. I Cinquestelle dicono no a Moratti e Casellati e si fa strada l'ipotesi Casini, che avrebbe il sostegno anche di Renzi.

di **Casadio, Ciriaco De Gregorio, Foschini, Lauria Pistilli, Pucciarelli e Tonacci**
● da pagina 2 a pagina 7

Lotta al Covid

Pass al supermercato, ma non per il cibo. Previsti controlli a campione anti No Vax

di **Giannoli, Ziniti e Zunino** ● alle pagine 8 e 9

Primi soccorsi dopo una settimana dallo tsunami



La scrittrice **Melania Mazzucco** con i bambini di Foa, una delle isole dell'arcipelago di Tonga, nel 2006

Tonga, il sorriso dei bimbi spento dal vulcano

di **Melania Mazzucco** ● alle pagine 14 e 15 con i servizi di **Fraioli e Franceschini**

Mappamondi

A Kiev venti di guerra l'Ucraina teme l'attacco russo

dal nostro inviato **Paolo Brera**



KIEV

C'è un vento gelido che viene da Est, in Ucraina. Porta con sé una crescente inquietudine, la sensazione "che qualcosa stia per succedere". **● a pagina 13**

Preti pedofili a Monaco Ratzinger copri 4 casi

di **Paolo Rodari**



Ratzinger è chiamato in causa per non aver agito in quattro casi di abusi commessi da preti quando era arcivescovo di Monaco e Frisinga, dal 1977 al 1982. **● a pagina 16**

In libreria

IL FENOMENO ANNE FRANK

DAVID BARNOUW

Prefazione di **Massimo Bucciantini**

HOEPLI



Lo stupro di Capodanno a Roma

Così l'omertà dei genitori proteggeva i ragazzi violentatori

di **Romina Marceca**

Ci sono i silenzi, le omissioni, la denuncia arrivata il giorno dopo il racconto dello stupro e le strategie per togliere i figli dai guai. A Primavalle, borgata controllata dai clan della droga, come nell'alta società dei Parioli, i genitori dei ragazzi che hanno partecipato al Capodanno dell'orrore del 2020 non hanno mai speso una parola per Bianca, la sedicenne stuprata. **● a pagina 18**



▲ **La villa** Nel quartiere Primavalle

Domani su Robinson



Cento anni di Verga e ancora si studia

di **Gabriella Alfieri e Carla Riccardi**
● alle pagine 28 e 29

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via Vincenzimano, 1 - Tel. 02/514941, e-mail: pubblicita@amanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Grecia, Malta € 3,50 - Croazia HR 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con **Natalia Ginzburg** € 11,90

NZ



Diritti d'immagine Jacobs abbandona Fedez in tribunale lo scontro tra le due celebrities

GIULIA ZONCA - PAGINA 29



Verso Milan-Juve Giroud, un bomber di fede "Studio la Bibbia e sogno un gol ai bianconeri"

L'INTERVISTA DI STEFANO SCACCETTI - PAGINA 34

ARVAL STORE Torino

LA STAMPA

VENERDÌ 21 GENNAIO 2022

PRIVATI IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI arvalstore.it 011 1980 5100

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 156 II N.20 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV. IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

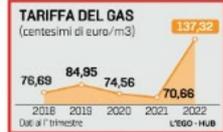
MATTARELLA ALLONTANA ANCORA UNA VOLTA L'IPOTESI DEL BIS. IL CAVALIERE SCIOGLERÀ LA RISERVA SOLO DOMENICA

Passi avanti su Draghi, si cerca il sostituto

Colle, incontro Conte-Salvini ma i partiti pensano al rimpasto: Cartabia o Colao per Palazzo Chigi

L'ECONOMIA

Energia alle aziende a prezzo calmierato



BARBERA, DE STEFANI, LUISE - PAGINE 10-11

ANNALISA CUZZOCREA UGO MAGRI

Sergio Mattarella non intende fare da parafulmine di un sistema all'abbandono. Ieri, al moltiplicarsi delle voci sui nuovi passi che si vorrebbero compiere per convincerlo a un "bis", ha ripetuto per la quattordicesima volta consecutiva che non se ne parla nemmeno. A questo punto, si pensa che l'unico nome possibile per il Quirinale, alla fine, sarà quello di Mario Draghi, sia che per farlo passare serve un accordo blindato tra le forze politi-

IL PERSONAGGIO

Noi e il tarlo Berlusconi tra satira e servo encomio

GABRIELE ROMAGNOLI

Le parallele convergono, eccome. Il loro punto d'incontro è nero, è lucido, è Silvio Berlusconi. È un centro di gravità permanente che tutto attrae: la passione nazionale e la perplessità internazionale. - PAGINA 4

L'INTERVISTA

Renzi vota SuperMario "Non può fare la riserva"

FABIO MARTINI

Anche chi lo detesta, lo sa: nel "fare" presidenti (Mattarella, Draghi, sé stesso), Renzi ha il "tocco". «Attenzione - dice - se si porta Draghi al voto segreto, lo si elegge. Bocciarlo significa perderlo al Colle al governo». - PAGINA 6

L'ANALISI

SE TORNA LA PAURA DELL'INFLAZIONE

PIETRO GARIBALDI

Mentre la politica è concentrata sul "Quirinale game", nel mercato del lavoro si aggira un pericoloso spettro che si chiama inflazione e che quasi nessuno menziona. L'Istat ha certificato che a dicembre su base annuale i prezzi sono aumentati di quasi il 4%, un aumento che in Italia non si registrava da 25 anni. - PAGINA 29

IL CASO

L'allarme dei mercati start up a rischio bolla

FABRIZIO GORIA FRANCESCO SEMPRINI

È stata definita "febbre da unicorno", una patologia finanziaria che sta contaminando gli investimenti tecnologici e ha accelerato con la pandemia di Covid-19. L'Italia che deve destinare 191,5 miliardi di euro da qui al 2026 e conta sulle imprese innovative ha un problema: Si chiama start-up. - PAGINE 22-23

IL TYCOON: CI SARÀ UNA PANDEMIA PEGGIORE

La profezia di Gates

SIMONA SIRI



COVID: NUOVE NORME A SCUOLA PAOLO RUSSO - PAGINE 12-13

L'INDAGINE SUGLI ABUSI PEDOFILI A MONACO

Il peccato di Benedetto

DOMENICO AGASSO



IPAPIE GLISCANDALITACIUTI GIANLUIGI NUZZI - PAGINA 29

LA STORIA

MUNZIRE MUSTAFA LA VITA È IN ITALIA

MARIA ROSA TOMASELLO



Mustafa avevano detto che da grande avrebbe avuto gambe e braccia. Che un giorno, doveva avere fede, avrebbe potuto realizzare il suo sogno. Un sogno piccolo, in fondo: camminare, e andare a scuola, e guidare la macchina. - PAGINA 20

LA SENTENZA

"UCCISDAL FIGLIO UN ATTO D'AMORE"

GIANLUCA NICOLETTI

Un uomo che ha ucciso la madre non è colpevole se l'ha fatto per amore? Al momento non è dato di sapere quale sia la motivazione della sentenza che ha assolto l'operaio che, tre anni fa, aveva soffocato con il cuscino la madre soffocante. ZANCAN - PAGINA 17

IL DIBATTITO

IO, MAMMA FELICE PER INCOSCENZA

ELENA LOEWENTHAL

Sono madre da quasi quarant'anni, sono madre di tre splendidi adulti. Sono madre per incoscienza, desiderio e sete di vita. Sono madre e se tornassi indietro li rifarei tutti e tre uguali precisi a come sono fatti, i miei figli. - PAGINA 18

BUONGIORNO

Attualmente c'è un piano A: Silvio Berlusconi al Quirinale. La debolezza del piano A è di essere il piano di Berlusconi e basta. I leader del centrodestra infatti hanno detto ok al piano A ma hanno detto di lavorare a un piano B perché non credono al piano A. Il piano B di Matteo Salvini è una personalità di centrodestra che non sia Berlusconi. Leggo di Letizia Moratti e di Maria Elisabetta Casellati. Salvini vuole dire a Berlusconi che il piano A fa acqua da tutte le parti e di valutare il piano B. Berlusconi scioglierà la riserva, cioè dirà se il piano A resta in piedi o meno, soltanto domenica. Ma è difficile immaginare che dica sì a un piano B rinunciando al piano A, ammettendo che nel centrodestra c'è qualcuno più adatto di lui, soprattutto se non è scelto da lui. Che vedrete, avrà un piano B bis. Intanto

Abici

MATTIA FELTRI

to Giorgia Meloni ha un piano C: un bel vertice di tutto il centrodestra per trovare un piano B ter che poi sarebbe il B bis di Berlusconi. Di conseguenza, avendo un leader di centrodestra un piano A e uno B bis, l'altro leader di centrodestra un piano B e il terzo un piano C o B ter, si imporrà un piano D, di cui massimo indizio è la lettera D che coincide con l'iniziale del candidato: Draghi. Il quale è anche il piano B di Giuseppe Conte ed Enrico Letta, che però curiosamente sono passati al piano B senza avere mai avuto un piano A. Conte no, ma Letta ha un piano C, forse un Mattarella bis. Quindi allo stato abbiamo un piano A, almeno cinque piani B, forse quattro piani C, in arrivo è il piano D e ditemi voi se questo non è un fior di retroscena.

VIVINC advertisement with image of a glass and product box. Text: CON VITAMINA C PER LE DIFESE IMMUNITARIE. VIVINC 20 COMPRESSE CON VITAMINA C. Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivin C, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.



Fvg: velocizzare linea Trieste Venezia, sciogliere nodo Udine

Audizione in consiglio regionale

Trieste, 20 gen. (askanews) - Velocizzare la linea **Trieste**-Venezia, sciogliere il nodo ferroviario di Udine, sostituire numerosi passaggi a livello, investire sul potenziamento infrastrutturale del **Porto** di **Trieste**. I temi al centro dell' audizione dei vertici di Rete ferroviaria italiana (Rfi) erano tali e tanti che alla fine di quattro ore di discussione sono rimaste più domande che risposte. E la presidente della IV Commissione, Mara Piccin(Forza Italia), non ha potuto che prenderne atto, aggiornando i lavori a una successiva seduta che dovrebbe avere luogo entro la prima metà di febbraio. Sollecitato da Giuseppe Nicoli, il capogruppo forzista primo firmatario della richiesta di audizione, e dall' assessore alle Infrastrutture Graziano Pizzimenti che ha parlato di "fase cruciale per modernizzare il sistema", il responsabile commerciale di Rfi per il Nordest, Carlo De Giuseppe, ha assicurato che "il Friuli Venezia Giulia gode di una buona situazione infrastrutturale, con l' 82 per cento delle linee già elettrificate", prima di dare la parola al suo team di ingegneri per l' illustrazione di una serie di slide. Dalle relazioni è emerso che molti investimenti sono in dirittura d' arrivo, in particolare quelli relativi al potenziamento tecnologico della Venezia-**Trieste**, ad alcune opere sostitutive dei passaggi a livello, alla creazione di uno scalo a sud di Udine per i treni merci, agli interventi nell' ambito del **Porto** di **Trieste**. Saranno necessari invece iter più lunghi per raggiungere l' obiettivo di far viaggiare i treni a 200 km/h e riuscire a collegare **Trieste** e Venezia in poco più di un' ora, circa 30 minuti in meno di oggi, così come per la variante Ronchi-Aurisina che ha - è stato ricordato - la velocità media più bassa della tratta Ts-Ve. Un altro dei grandi obiettivi è allontanare dalla stazione di Udine centrale il traffico dei treni merci. Si è parlato anche di mitigazione acustica e cantieri notturni per la manutenzione della rete, di stazioni da potenziare e rinnovare nel prossimo futuro (Udine, Latisana-Lignano, **Trieste** Airport e fermate della linea Sacile-Gemona) e della puntualità dei treni in regione, con il momento più critico vissuto ad agosto 2021.



Shipping Italy

Trieste

Fincantieri ha accolto a Trieste lo yacht (nave) A

Massimo riserbo sui lavori che l'imbarcazioni effettuerà presso l'arsenale

Al porto di Trieste non è potuto passare inosservato l'ingresso in bacino di carenaggio del super yacht A affidato alle cure di Fincantieri per interventi di refit. Massimo riserbo sui lavori che l'imbarcazione effettuerà così come sulla durata e sull'entità degli interventi: 'Esiste un ordine tassativo di mantenere la massima riservatezza' fanno sapere fonti vicine al gruppo navalmeccanico guidato da Giuseppe Bono. L'armatore dello yacht A è Andrey Igorevich Melnichenko, un milionario russo, imprenditore e azionista di riferimento del produttore di fertilizzanti EuroChem Group nonché del gruppo Suek, il maggiore estrattore ed esportatore di carbone della Russia. Secondo Forbes, nel 2021 il patrimonio netto di Melnichenko è stimato in 19,8 miliardi di dollari (95° più ricco al mondo, 7° in Russia), mentre secondo Bloomberg Billionaires Index l'anno scorso il suo patrimonio netto era stimato in 17,7 miliardi di dollari (121° più ricco al mondo, 19° in Russia). Il sailing yacht A, lungo 142,8 metri, è stato costruito dal cantiere Nobiskrug a Kiel, in Germania, e varato nel 2015.

The screenshot shows the top part of a news article on the Shipping Italy website. At the top right, there is a search bar and a menu icon. Below that is the Shipping Italy logo with the tagline 'Il quotidiano online del trasporto marittimo'. The article title is 'Fincantieri ha accolto a Trieste lo yacht (nave) A' under the 'CANTIERI' category. A sub-headline reads 'Massimo riserbo sui lavori che l'imbarcazioni effettuerà presso l'arsenale'. Below this, it says 'DI REDAZIONE SHIPPING ITALY | 20 GENNAIO 2022' and includes social media sharing icons for WhatsApp, Facebook, Twitter, LinkedIn, and a 'STAMPA' button. The main text of the article is visible, starting with 'Al porto di Trieste non è potuto passare inosservato l'ingresso in bacino di carenaggio del super yacht A affidato alle cure di Fincantieri per interventi di refit.' At the bottom of the article preview, there are more social media icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube.

Informazioni Marittime

Venezia

Venezia, Corte dei Conti approva la gestione portuale del 2020

Le strategie di sviluppo dell' Autorità di sistema portuale Mar Adriatico settentrionale, dice l' organismo giudicante, sono strettamente collegati al tema della salvaguardia della laguna

Sviluppo e tutela dell' ambiente devono andare di pari passo. Lo dice la relazione della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei Conti con cui è stata approvata la gestione 2020 dell' Authority portuale di **Venezia** e Chioggia . Le strategie di sviluppo dell' Autorità di sistema portuale Mar Adriatico settentrionale e gli interventi per garantire il rispetto degli obiettivi prefissati, spiega in sostanza il documento, sono strettamente collegati al più generale tema della salvaguardia della laguna di **Venezia**. Non risulta però ancora completata l' unificazione amministrativa e gestionale dei porti compresi nell' Autorità, con evidenti ripercussioni sulla programmazione strategica, sull' organizzazione e sui servizi gestiti. La magistratura contabile ha evidenziato l' assenza di aggiornamenti al Protocollo sperimentale "Fanghi", risalente al 1993 e ancora unico riferimento per la gestione in condizioni di sicurezza ambientale dei sedimenti, anche al fine di adeguarlo alle più recenti discipline normative comunitarie e nazionali, in materia di salvaguardia ambientale. Visti gli ultimi provvedimenti normativi - prosegue la Sezione - come il "decreto **Venezia**" e il Pnrr che hanno previsto ingenti risorse per lo sviluppo dell' area, è necessario dar corso rapidamente a un' ampia programmazione strategica degli interventi di sviluppo. In materia di grandi infrastrutture, inoltre, si sono registrati nel 2020 ancora ritardi, soprattutto nella riconversione e riqualificazione economica dell' area industriale di **Porto** Marghera. La gestione 2020 si è conclusa con un avanzo finanziario di competenza di 7.188.288 euro e un risultato di amministrazione di 20.280.936 euro. Il conto economico evidenzia un utile di esercizio di 425.236 euro, inferiore rispetto al 2019 (10,5 milioni), ma che sconta gli effetti della pandemia nella gestione delle attività e nel bilancio, in particolare la contrazione dei proventi da tasse di ancoraggio, tasse portuali e canoni e alla diminuzione del traffico portuale (-11% sul 2019) che si attesta complessivamente a 23 milioni di tonnellate: il **porto** di **Venezia** vede diminuire i propri traffici del 10,2% mentre quello di Chioggia di ben il 31%.



Shipping Italy

Venezia

Il nuovo terminal per il cemento di Marghera incassa l' ok in Conferenza dei servizi

Tutti favorevoli (con qualche prescrizione) i pareri delle amministrazioni interessate al nuovo insediamento di General Sistem

Compie un deciso passo in avanti il progetto della padovana General Sistem, svelato da SHIPPING ITALY, di realizzare un nuovo terminal cementi a Marghera. L' Autorità di Sistema Portuale di **Venezia**, infatti, che aveva già inserito l' opera nel Piano Operativo Triennale 2022-24, ha decretato la positiva conclusione della conferenza dei servizi, dopo che tutte le amministrazioni interpellate, fra cui Comune, Città Metropolitana e Provveditorato alle Opere Pubbliche (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) hanno espresso parere favorevole con più o meno prescrizioni a seconda dei casi. Il nuovo terminal sorgerà sul Canale Industriale Sud, nell' area di circa 25mila mq denominata Ex Abibes, di proprietà di General Sistem. Come si legge nei documenti pubblicati da Adsp, si prevede la realizzazione di '4 silos di deposito cemento della capacità di circa 5.000 T circa ciascuno', di una linea per il trasporto pneumatico del cemento dalla banchina ai vari silo di stoccaggio (fondo piano estrattore, canalette fluidificanti e accessori, ecc.); Tre stazioni di miscelazione posizionate direttamente sopra il punto di carico sfuso, ed aventi ognuno un serbatoio di ricezione complete di pesa a ponte interrata; Tre stazioni di carico cemento sfuso in autobotte aventi ognuno un serbatoio di ricezione; Un edificio eseguito in muratura di tipo tradizionale adiacente all' impianto; Pesa interrata; un' area pavimentata in cls di 4.400 mq, un' area di 19.740 mq di pavimentazione in stabilizzato drenante, un' area a parcheggio privato (10 stalli) di mq 125'. L' investimento previsto è quantificato in circa 20 milioni di euro, mentre la movimentazione a cui si punta è di circa 50 navi l' anno per 250-300mila tonnellate, che genereranno da un punto di vista viabilistico un traffico di circa 40 camion al giorno. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Shipping Italy

Savona, Vado

La pugliese Sir ha acquistato da Ciane (Novella) la bettolina Punta Gialla

Verrà impiegata nel porto di Taranto per lo svolgimento del servizio di raccolta dei rifiuti liquidi delle navi

Ciane, la società del 'Gruppo Novella' concessionaria del servizio di bunkeraggio nel porto di Genova e negli altri scali liguri, ha ceduto un' altra delle sue bettoline in flotta. Lo conferma a SHIPPING ITALY la società acquirente della piccola tanker a scafo singolo, vale a dire la brindisina Sir Spa. 'Confermo la notizia dell' acquisto dell' unità in questione. La stessa, che sarà rinominata dopo il completamento delle formalità di acquisto, sarà impiegata prevalentemente per lo svolgimento del servizio di raccolta dei rifiuti liquidi delle navi mercantili nel porto di Taranto: non escludiamo di adibirla a ulteriori attività a beneficio dell' utenza portuale e delle esigenze dello scalo ionico' ha fatto sapere alla nostra testata Antonio Roma, general manager di Sir. Punta Gialla era stata costruita nei cantieri navali ex-Campanella di Savona nel 1988, dunque è arrivata a 34 anni di servizio, ha una portata lorda di 1.505 tonnellate, 51,8 metri di lunghezza, 10,2 di larghezza e un pescaggio di poco superiore a 4 metri. Il prezzo di vendita è inferiore al milione di euro. Da Ciane nessuna conferma sulla vendita ma il vertice dell' azienda, Marco Novella, commentando a novembre scorso la cessione della bettolina Punta Nera , aveva preannunciato che, a causa della flessione dei volumi di bunker movimentati nel porto di Genova con conseguente necessità di razionalizzare i costi, attività parallela alla 'indifferibile riorganizzazione del lavoro a bordo', la riduzione del numero dei mezzi operativi e quindi il processo di dismissione del naviglio più datato non si sarebbe fermato alla Punta Nera.

The screenshot shows the top part of a news article on the SHIPPING ITALY website. At the top, there is a dark blue navigation bar with a search icon and a menu icon. Below this is the website's logo, which consists of a stylized 'S' followed by the text 'SHIPPING ITALY.IT' and the tagline 'Il quotidiano online del trasporto marittimo'. The article title is 'La pugliese Sir ha acquistato da Ciane (Novella) la bettolina Punta Gialla'. Below the title is a sub-headline: 'Verrà impiegata nel porto di Taranto per lo svolgimento del servizio di raccolta dei rifiuti liquidi delle navi'. The author is listed as 'DI NICOLA CAPUZZO | 20 GENNAIO 2022'. There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and WhatsApp, along with a 'STAMPA' (Print) icon. A small text snippet below the article preview reads: 'Ciane, la società del "Gruppo Novella" concessionaria del servizio di bunkeraggio nel porto di Genova e negli altri scali liguri, ha ceduto un'altra delle sue bettoline in flotta. Lo conferma a SHIPPING ITALY la società acquirente della piccola tanker a scafo singolo, vale a...'. At the bottom of the preview, there are more social media icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and WhatsApp.

Drewry: noli alti solo sulle rotte transpacifiche, altri aumenti in vista

Redazione

Le tariffe sulle rotte Shanghai - Rotterdam , Shanghai - **Genova** e New York - Rotterdam si sono attestate intorno al livello delle settimane precedenti Milano - Prosegue la lenta ma progressiva crescita dell' indice composito del World Container Index di Drewry , aumentato dell' 1,6% a 9.698,33 dollari per container da 40 piedi (Feu), l' 82% in più rispetto alla stessa settimana del 2021. Le tariffe dei noli spot sulle rotte transpacifiche sono in costante aumento per la settima settimana consecutiva: da Shanghai a Los Angeles (nella foto) sono cresciute del 5% (più 576 dollari) fino a raggiungere 11.197 dollari; da Shanghai a New York del 2% (più 216 dollari) fino a raggiungere 13.987 dollari per Feu. Anche le tariffe da Rotterdam a New York sono aumentate dell' 1% a 6.292 dollari per Feu. Di segno opposto le tariffe da Rotterdam a Shanghai scese del 5% a 1.452 dollari per Feu. Così come le tariffe da Los Angeles a Shanghai sono diminuite del 2% fino a raggiungere 1.262 dollari per Feu. Le tariffe sulle rotte Shanghai - Rotterdam , Shanghai - **Genova** e New York - Rotterdam si sono attestate intorno al livello delle settimane precedenti. Drewry prevede un aumento dei tassi nella prossima settimana .



Drewry: noli alti solo sulle rotte transpacifiche, altri aumenti in vista

20 GENNAIO 2022 - Redazione

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

"Logistica, il sistema è saltato. Il rialzo dei prezzi non finirà" / INTERVISTA

Genova - La tempesta perfetta da non vederne la fine. E chi si illudeva che potesse travolgere solo gli addetti ai lavori del settore logistico ha già iniziato a ricredersi. «Oggi basta ordinare un mobile per capire che non solo i prezzi stanno aumentando, ma è diventato difficile anche farsi recapitare la merce a casa - dice Silvia Moretto, presidente di Fedespediti (l'associazione degli spedizionieri italiani) e numero due di Confetra - Il sistema globale della logistica è saltato, e non sappiamo quando potrà rimettersi in sesto». A che cosa stiamo andando incontro? «La crisi è iniziata con la pandemia nel 2020: il Covid ha portato alla luce situazioni latenti che erano già a rischio. La sincronizzazione delle supply chain complesse, il concetto di just in time, il consolidamento di flussi molto tesi portavano con sé il rischio che il banco, al primo scossone, potesse saltare. Cosa che è puntualmente successa con la diffusione del virus. Abbiamo iniziato a capirlo nel trasporto aereo, con la messa a terra improvvisa delle flotte e l'aumento incredibile delle tariffe. Poi è arrivato lo choc del trasporto marittimo, con la ripresa dei volumi nella seconda metà del 2020 e la corsa sfrenata dei noli, anche a causa di una domanda che non è riuscita a trovare uno sfogo nell'offerta. Contemporaneamente i porti si sono congestionati, e la circolazione dei container si è bloccata. I risultati di questa tempesta perfetta li abbiamo visti tutti: i noli sono aumentati dal 300 al 700% e il servizio, in termini di puntualità, è peggiorato, crollando dall'80% al 30%». E così le catene produttive sono entrate in crisi. «Certo, soprattutto in Italia dove la pianificazione non è esattamente il nostro forte. Purtroppo la situazione è tutt'altro che risolta: non vediamo all'orizzonte un ritorno alla normalità. Anzi: c'è il pericolo di altri porti chiusi in Cina per contenere i contagi. Ricordo che l'anno scorso abbiamo impiegato più di un mese per recuperare gli effetti del blocco dei terminal portuali di Shenzhen. E attenzione: se si ferma la Cina si ferma il mondo. Si parla tanto di reshoring, qualcuno ci sta riflettendo e altri lo hanno già fatto: ma al momento la Cina resta la fabbrica del mondo». Lo scacchiere sul quale ci confrontiamo è radicalmente diverso rispetto a quello pre-pandemia. Per rimettere insieme questi pezzi quanto tempo servirà? «Se mi avesse posto questa domanda l'anno scorso, avrei risposto: nel 2022. Ma l'andamento della pandemia dimostra quanto sia difficile fare previsioni. Non solo. Quest'anno toccheremo con mano, in Europa, un altro problema: la mancanza di autisti. Se pensiamo che la gomma copre il 70% dell'export italiano in termini di volumi, possiamo immaginare i potenziali effetti della carenza di queste figure professionali». Intanto i prezzi al consumo aumentano... «Sì, sta già accadendo, è un fatto inevitabile. Ma l'altro fenomeno pericoloso, che per fortuna non riguarda i generi di prima necessità, è il ritardo delle consegne. Chiunque si trovi a ordinare un mobile per la casa, un'auto, o qualcosa di più complesso

The screenshot shows the top part of the article page. At the top, there's a navigation bar with 'LA STAMPA' and other options. Below that is the website logo 'The Medi Telegraph' and a sub-header 'Trasporti > Internodotti & Logistica >'. The main headline is '«Logistica, il sistema è saltato. Il rialzo dei prezzi non finirà» / INTERVISTA'. Below the headline is a short introductory paragraph. At the bottom of the screenshot is a cookie consent banner with the text 'Informativa' and 'Continua senza accettare', and two buttons: 'Scegli e personalizza' and 'Accetta'.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

in termini di approvvigionamento, sta capendo che oltre all' aumento dei prezzi si sta verificando anche una netta dilatazione dei tempi di consegna». Ci sono settori che soffrono più di altri? «Tutto il mondo del retail soffre, ma in generale le aziende che devono sincronizzare componenti e materiali in arrivo da aree diverse». Come si può arginare questa situazione? «Il settore ha bisogno di semplificazioni, di riuscire a compensare l' allungamento dei tempi con una maggiore efficienza del Paese nell' effettuare le operazioni di attraversamento. A questo proposito siamo molto soddisfatti per la vittoria sul fronte dello sportello unico doganale: il decreto c' è, aspettiamo il regolamento, ma l' obiettivo è stato raggiunto. Grazie al nuovo portale, le informazioni dovranno essere inserite una volta sola e i controlli partiranno in maniera coordinata e trasparente, il tutto sotto l' egida dell' Agenzia delle dogane». La gestione delle quarantene sta danneggiando il settore? «Devo dire che con le ultime disposizioni è stato fatto grande passo in avanti. Il rischio era quello di essere tutti aperti, ma di fatto chiusi per carenza di personale». Quanto invidia in questo momento gli armatori? «La nostra posizione è nota: non abbiamo nulla in contrario alla competizione, siamo i primi a offrire ai clienti consulenza e alto valore aggiunto. Vorremmo solo che la competizione avvenisse a pari condizioni, tutto qui». Se dovesse dare un suggerimento al ministro Giovannini, cosa chiederebbe? «I progressi negli ultimi mesi, la diffusa consapevolezza dell' importanza della logistica, sono stati evidenti. Ecco: vorrei poter continuare a lavorare, come Confetra, al fianco del Mims, fare in modo che questa sintonia non sia connotata solo dal momento dell' emergenza ma possa diventare un modus operandi strutturato». Nel frattempo, a proposito di collaborazione con le istituzioni, siete riusciti a fare modificare il codice civile. «Sì, e devo dire che la riforma del codice rispetto alla disciplina del nostro settore è stata grande conquista di Fedespedi. Ci abbiamo lavorato anni, e grazie al decreto di attuazione del Pnrr il testo è diventato legge. Per noi è un momento storico, perché si riconosce alla categoria la dignità di advisor-consulente per l' internazionalizzazione, superando il concetto di figura meramente di servizio di intermediazione».

Traffico di armi, si indaga in Senegal - Spezia, Sommariva: "Logistica, normative contro le infiltrazioni"

20 Jan, 2022 LA **SPEZIA** - La vicenda della nave Eolika dimostra il rischio che comportano i carichi "sensibilissimi" quali i traffici di armi. Lo dichiara il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva: 'Quanto avvenuto dimostra che imbarcare merci delicatissime come le armi, sebbene regolarmente autorizzate dalle autorità competenti, non basta a impedire che possano diventare oggetto di traffici illegali'. Ha dichiarato il presidente Sommariva - "Il rischio che carichi sensibilissimi possano essere distorti per destinazioni e fini diversi da quelli consentiti dalla giurisprudenza italiana è reale'. La vicenda - come riportato dall' agenzia di stampa Agence France Presse - riguarda un' operazione portata a termine dagli investigatori della dogana nel **porto** senegalese di Dakar, che hanno rinvenuto a bordo della nave Eolika, tre container con munizioni per armi da guerra non dichiarate, per un valore di circa quattro milioni e mezzo di euro. La nave aveva fatto scalo a **Spezia** il 1 dicembre da dove era ripartita il giorno successivo con direzione Dakar e dove è giunta il 28 dicembre, con uno scalo intermedio il 15 dicembre - una breve sosta di 5 ore - nel **porto** di Las Palmas, Canarie. Le autorità di Dakar non hanno fornito dettagli sulla possibile origine e destinazione delle munizioni La Eolika, battente bandiera della Guyana, varata nel 1983 con tonnellaggio 1.000 GT, di proprietà di una società svizzera e gestita da armatori greci con equipaggio ucraino, si trova in stato di fermo a Dakar. La dogana senegalese nel comunicato stampa ha specificato: "Alertata dall' assenza di documenti attendibili di navigazione e di trasporto marittimo ma soprattutto dalle incongruenze delle dichiarazioni del capitano della nave" - la dogana - "ha deciso di effettuare la perquisizione e il controllo del carico", spiega la nota stampa, senza indicare a quando risalga esattamente il controllo. Nell' indagine compare, pertanto, anche il **porto** di La **Spezia** insieme ad altri porti di diversi Paesi alla ricerca degli organizzatori di un traffico illecito di armi. Il presidente Sommariva nel rilasciare una dichiarazione sul caso, ha specificato: 'Per dare maggiore e piena efficacia alla legge 185/90 ('Nuove norme sul controllo dell' esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento') sarebbe necessario integrarla con una norma che preveda l' obbligo di adeguata certificazione per i vettori marittimi di queste tipologie di merci , che effettuano i trasporti dal nostro paese . Senza porre limitazioni al commercio internazionale potrebbero essere individuati degli standard minimi qualitativi, ivi comprese idonee garanzie e fidejussioni, a cui il naviglio impiegato dovrebbe rispondere " - ha concluso : ' Un simile dispositivo potrebbe permettere alla catena logistica dell' industria italiana delle armi di arginare pericolose infiltrazioni, che trasformano le necessità di sicurezza dei popoli in tempo di pace, in guerre e conflitti '.



Informare

La Spezia

Carenza di personale veterinario nel porto della Spezia

I presidenti associazioni di agenti marittimi, spedizionieri e doganalisti hanno incontrato il sottosegretario alla Salute Costa In occasione di un incontro presso Confindustria La **Spezia** con il sottosegretario alla Salute, Andrea Costa, i presidenti delle associazioni degli agenti marittimi, degli spedizionieri e dei doganalisti spezzini hanno affrontato il problema della carenza di personale veterinario nel porto della **Spezia**, con una situazione di equilibrio precario che si potrebbe aggravare in conseguenza del prossimo turnover sul numero degli effettivi che sono sotto organico. I rappresentanti degli operatori hanno fatto presente al sottosegretario che la carenza di personale per il controllo veterinario rischia di compromettere l' elevata efficienza del porto che, primo e unico in Italia, si è dotato da oltre un anno del Centro Unico dei Servizi a Santo Stefano Magra (del 17 dicembre 2019), nel quale si concentrano tutti i controlli, compreso quelli delicati sugli animali, sui prodotti di origine animale e sui così detti prodotti a contatto, come previsto dalla normativa UE che ha ampliato le competenze di questo servizio. Nel corso dell' incontro, introdotto dal segretario generale delle associazioni, Salvatore Avena, i presidenti degli agenti marittimi, Giorgio Bucchioni, degli spedizionieri, Andrea Fontana, e dei doganalisti, Bruno Pisano, hanno evidenziato come ci sia sproporzione tra il numero dei veterinari e la mole di lavoro in quello che è il secondo porto italiano per la movimentazione di container in relazione ad altri porti che hanno organici oggettivamente sproporzionati in relazione ai loro traffici. Nonostante questo - hanno sottolineato i tre presidenti - fino ad oggi il servizio veterinario ha sempre risposto con prontezza al compito dei controlli, con un volume di lavoro di 13mila certificati l' anno espletato da tre funzionari, ma il rischio che questa efficacia venga meno è reale ed è quello che si deve poter evitare prima che provochi danni economici e di immagine. Il sottosegretario Costa ha prospettato diverse possibili soluzioni: quelle contingenti con il trasferimento temporaneo o con le convenzioni con personale delle Asl e quelle strutturali dopo l' espletamento dei nuovi concorsi, anche se - ha precisato - altre possibilità possono derivare dal recupero delle graduatorie. Nei prossimi giorni presso il Ministero è già programmato un incontro tecnico con le associazioni e il sottosegretario Costa ha assicurato che si interesserà, in vista anche di quella riunione, per risolvere la questione con l' urgenza dovuta consapevole che occorre comunque una scelta politica che adegui le strutture veterinarie ai flussi di traffico.



Informare

La Spezia

Partito dalla Spezia un carico di munizioni destinato a Santo Domingo, ma scoperto e sequestrato a Dakar

Sommariva: sarebbe necessaria una norma che preveda l' obbligo di adeguata certificazione per i vettori marittimi di queste tipologie di merci Martedì nel **porto** di Dakar la dogana senegalese ha scoperto tre container pieni di munizioni di vario tipo a bordo della nave Eolika , carico che è stato sequestrato dall' Unité mixte de contrôle des conteneurs (UMCC) e il cui valore è stato stimato in più di tre miliardi di franchi CFA (4,6 milioni di euro). La Eolika , nave battente bandiera della Guyana che è di proprietà di una società svizzera ed è gestita da armatori greci con equipaggio ucraino, aveva imbarcato questo carico, contenente proiettili dell' italiana Fiocchi Munizioni, nel **porto** di La **Spezia**. In origine destinato regolarmente a Santo Domingo, il carico è invece stato rinvenuto a Dakar grazie ad un' ispezione condotta dall' UMCC a seguito di sospetti sull' attività della nave generati dall' assenza a bordo di affidabili documenti di navigazione, ma soprattutto - ha reso noto la dogana senegalese - di incongruenze nelle dichiarazioni del comandante della nave. Commentando la notizia del sequestro del carico partito dal **porto** spezzino, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale,

Mario Sommariva, ha rilevato che «quanto avvenuto dimostra che imbarcare merci delicatissime come le armi, sebbene regolarmente autorizzate dalle autorità competenti, non basta a impedire che possano diventare oggetto di traffici illegali. Il rischio che carichi sensibilissimi possano essere distorti per destinazioni e fini diversi da quelli consentiti dalla giurisprudenza italiana - ha osservato Sommariva - è reale». Secondo il presidente dell' AdSP, «per dare maggiore e piena efficacia alla legge 185/90 ("Nuove norme sul controllo dell' esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento") sarebbe necessario integrarla con una norma che preveda l' obbligo di adeguata certificazione per i vettori marittimi di queste tipologie di merci, che effettuano i trasporti dal nostro Paese. Senza porre limitazioni al commercio internazionale potrebbero essere individuati degli standard minimi qualitativi, ivi comprese idonee garanzie e fideiussioni, a cui il naviglio impiegato dovrebbe rispondere. Un simile dispositivo - ha concluso - potrebbe permettere alla catena logistica dell' industria italiana delle armi di arginare pericolose infiltrazioni, che trasformano le necessità di sicurezza dei popoli in tempo di pace, in guerre e conflitti».

Informazioni Marittime

La Spezia

Trasporti e logistica, nuovi corsi gratuiti della Scuola nazionale della Spezia

I bandi destinati alla formazione delle figure professionali di tecnico delle spedizioni e logistic manager

Stanno per partire due nuovi corsi di formazione professionale in ambito portuale e logistico destinati a giovani tra i 18 e i 29 anni. Ne ha pubblicato i bandi la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica della **Spezia**, precisando che i due corsi sono completamente gratuiti in quanto rientrano nel Programma Operativo della Regione Liguria (Fondo Sociale Europeo). Il primo bando, aperto il 7 gennaio con la scadenza per le domande di iscrizione il prossimo 28 gennaio, è destinato alla formazione della figura professionale di Tecnico delle Spedizioni. Sono quindici i posti a disposizione. L'impegno richiesto è per 300 ore di lezioni teoriche a scuola e 300 ore di stage in ambiente di lavoro, presso la società Sernav. Il secondo bando, aperto il 14 gennaio con scadenza per la presentazione delle domande di iscrizione il prossimo 4 febbraio, è per la formazione della figura professionale di Logistic Manager. I posti disponibili sono dodici. Anche qui previste 300 ore di lezioni teoriche a scuola e 300 ore di stage in contesto lavorativo, ospiti del gruppo Tarros.



Informazioni Marittime

La Spezia

Merci sensibili, Sommariva: "Alla Spezia impariamo dalla vicenda della nave Eolika"

Il trasporto di armi, sebbene regolarmente autorizzato dalle autorità competenti, non basta a impedire che possano diventare oggetto di traffici illegali

Merci sensibili, il caso della nave Eolika fa scuola nel porto della **Spezia**.

"Quanto avvenuto dimostra che imbarcare merci delicatissime come le armi, sebbene regolarmente autorizzate dalle autorità competenti, non basta a impedire che possano diventare oggetto di traffici illegali". A dichiararlo il presidente della Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, dal cui scalo marittimo di La **Spezia** sono stati imbarcati sulla nave general cargo Eolika, nel rispetto di tutte le norme di sicurezza, alcuni container carichi di munizioni, provenienti dalla impresa italiana Fiocchi. Sebbene destinato regolarmente a Santo Domingo, il carico è stato rinvenuto pronto per essere distolto ad altre destinazioni, dalle autorità senegalesi nel porto Dakar, insospettite dagli strani movimenti della nave. Varata nel 1983 con tonnellaggio 1.000 GT, Eolika è stata rivenduta più volte e attualmente appartiene ad una società svizzera sotto bandiera della Guyana, e gestita da armatori greci con equipaggio ucraino. "Il rischio che carichi sensibilissimi possano essere distolti per destinazioni e fini diversi da quelli consentiti dalla giurisprudenza italiana è reale", prosegue Sommariva. "Per dare maggiore e piena efficacia alla legge 185/90 ("Nuove norme sul controllo dell' esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento") sarebbe necessario integrarla con una norma che preveda l' obbligo di adeguata certificazione per i vettori marittimi di queste tipologie di merci, che effettuano i trasporti dal nostro paese. Senza porre limitazioni al commercio internazionale potrebbero essere individuati degli standard minimi qualitativi, ivi comprese idonee garanzie e fidejussioni, a cui il naviglio impiegato dovrebbe rispondere". "Un simile dispositivo - conclude il presidente dell' AdSP - potrebbe permettere alla catena logistica dell' industria italiana delle armi di arginare pericolose infiltrazioni, che trasformano le necessità di sicurezza dei popoli in tempo di pace, in guerre e conflitti".

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 accetti il loro utilizzo.

[Mostra maggiori informazioni](#)



ARMATORI - INFRASTRUTTURE 20/01/2022

Merci sensibili, Sommariva: "Alla Spezia impariamo dalla vicenda della nave Eolika"

Il trasporto di armi, sebbene regolarmente autorizzato dalle autorità competenti, non basta a impedire che possano diventare oggetto di traffici illegali



Carenza di personale veterinario a La Spezia

Incontro tra il sottosegretario Andrea Costa e i presidenti degli operatori portuali

Redazione

LA SPEZIA Il problema, urgente, del servizio veterinario nel porto della Spezia è stato affrontato in un incontro, nella sede di Confindustria La Spezia dai presidenti delle Associazioni degli Agenti, degli Spedizionieri e dei Doganalisti con il sottosegretario alla Salute Andrea Costa, con il quale è stata esaminata la situazione di equilibrio precario che si potrebbe aggravare in conseguenza del prossimo turn over sul numero degli effettivi che sono sotto organico. Nel corso dell'incontro, le Associazioni di categoria hanno fatto presente al sottosegretario che la carenza di personale per il controllo veterinario rischia di compromettere l'elevata efficienza del porto che, primo e unico in Italia, si è dotato da oltre un anno del Centro Unico dei Servizi a Santo Stefano Magra, nel quale si concentrano tutti i controlli, compreso quelli delicati sugli animali, sui prodotti di origine animale e sui così detti prodotti a contatto, come previsto dalla normativa Ue che ha ampliato le competenze di questo servizio. L'incontro è stato introdotto e contestualizzato dal segretario generale delle Associazioni Salvatore Avena, la questione è stata illustrata dal presidente degli agenti Giorgio Bucchioni, degli spedizionieri Andrea Fontana e dei doganalisti Bruno Pisano, i quali hanno anche rilevato come ci sia sproporzione tra il numero dei veterinari e la mole di lavoro in quello che è il secondo porto italiano per la movimentazione di container in relazione ad altri porti che hanno organici oggettivamente sproporzionati in relazione ai loro traffici. Nonostante questo hanno rilevato i tre presidenti fino ad oggi il servizio veterinario ha sempre risposto con prontezza al compito dei controlli ma il rischio che questa efficacia venga meno è reale ed è quello che si deve poter evitare prima che provochi danni economici e di immagine. E a corredo sono stati ricordati i numeri del volume di lavoro, 13 mila certificati l'anno, espletato da tre funzionari. Il sottosegretario Andrea Costa, che aveva chiesto la presenza del Direttore Generale della Saf, Salute animale e dei farmaci veterinari del Ministero, Pier Davide Lecchini, ha subito prospettato le diverse possibili soluzioni. Quelle contingenti con il trasferimento temporaneo o con le convenzioni con personale delle Asl, quelle strutturali dopo l'espletamento dei nuovi concorsi, anche se altre possibilità possono derivare dal recupero delle graduatorie. Nei prossimi giorni presso il Ministero è già programmato un incontro tecnico con le associazioni, il sottosegretario Costa ha assicurato che si interesserà, in vista anche di quella riunione al Ministero, per risolvere la questione con l'urgenza dovuta consapevole che occorre comunque una scelta politica che adegui le strutture veterinarie ai flussi di traffico.

The screenshot shows the top of a web browser displaying the article. At the top left is the logo for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL'. Below it are social media icons for Facebook, Twitter, and YouTube. The main headline reads 'Carenza di personale veterinario a La Spezia' with a sub-headline 'Incontro tra il sottosegretario Andrea Costa e i presidenti degli operatori portuali'. Below the headline is a date '19 gennaio 2022' and a 'Redazione' tag. The main image shows a busy port with many colorful shipping containers. To the right of the image is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Manda' button. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, including '2022 la caccia per i porti Auto MAN' and 'Cercati di munizioni da La Spezia: porta Sommariva'. At the bottom of the article preview, there is a 'ABBONATI D'EFFETTUA IL LOGIN' button and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI'.

Carichi di munizioni da La Spezia: parla Sommariva

Redazione

LA SPEZIA C'è una vicenda che unisce La Spezia al porto senegalese di Dakar: nei giorni scorsi nel porto ligure sono stati imbarcati sulla nave general cargo Eolika alcuni container carichi di munizioni, nel rispetto di tutte le norme di sicurezza, provenienti dall'impresa italiana Fiocchi. Destinato regolarmente a Santo Domingo, il carico è stato rinvenuto pronto per essere distolto ad altre destinazioni, dalle autorità senegalesi nel porto Dakar, appunto, insospettite dagli strani movimenti della nave. Quanto avvenuto -commenta il presidente dell'AdSp mar Ligure orientale Mario Sommariva dimostra che imbarcare merci delicatissime come le armi, sebbene regolarmente autorizzate dalle autorità competenti, non basti a impedire che possano diventare oggetto di traffici illegali. L'Eolica, varata nel 1983 con tonnellaggio 1.000 GT, è stata rivenduta più volte e attualmente appartiene ad un società svizzera sotto bandiera della Guyana, e gestita da armatori greci con equipaggio ucraino. Il rischio che carichi sensibilissimi possano essere distolti per destinazioni e fini diversi da quelli consentiti dalla giurisprudenza italiana è reale, prosegue Sommariva. Per dare maggiore e piena efficacia alla legge 185/90 sul controllo dell'esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento, sarebbe necessario integrarla con una norma che preveda l'obbligo di adeguata certificazione per i vettori marittimi di queste tipologie di merci, che effettuano i trasporti dal nostro paese. Senza porre limitazioni al commercio internazionale potrebbero essere individuati degli standard minimi qualitativi, ivi comprese idonee garanzie e fideiussioni, a cui il naviglio impiegato dovrebbe rispondere. Un simile dispositivo -chiude il presidente- potrebbe permettere alla catena logistica dell'industria italiana delle armi di arginare pericolose infiltrazioni, che trasformano le necessità di sicurezza dei popoli in tempo di pace, in guerre e conflitti.



La Spezia, Sos veterinari: "E' a rischio l' efficienza dei controlli sugli animali"

Redazione

Il problema è stato affrontato in un incontro tra i presidenti delle associazioni degli Agenti, Spedizionieri, e Doganalisti con il sottosegretario alla Salute Andrea Costa La **Spezia** - Sos veterinari nel porto della **Spezia** . Il problema è talmente urgente che rischia di compromettere l' efficienza dello scalo che, primo e unico in Italia, si è dotato da oltre un anno del Centro Unico dei Servizi a Santo Stefano Magra (nella foto), nel quale si concentrano tutti i controlli, compreso quelli delicati sugli animali, sui prodotti di origine animale e sui così detti prodotti a contatto, come previsto dalla normativa Ue che ha ampliato le competenze di questo servizio. Di questo si è parlato in un incontro, nella sede di Confindustria La **Spezia** dai presidenti delle associazioni degli Agenti (Giorgio Bucchioni), degli Spedizionieri (Andrea Fontana) e dei Doganalisti (Bruno Pisano) con il sottosegretario alla Salute Andrea Costa , con il quale è stata esaminata la situazione di equilibrio precario che si potrebbe aggravare in conseguenza del prossimo turn over sul numero degli effettivi che sono sotto organico. Le associazioni hanno anche rilevato come ci sia sproporzione tra il numero dei veterinari e la mole di lavoro in quello che è il secondo porto italiano per la movimentazione di container in relazione ad altri porti che hanno organici oggettivamente sproporzionati in relazione ai loro traffici. 'Nonostante questo - hanno rilevato i tre presidenti - fino ad oggi il servizio veterinario ha sempre risposto con prontezza al compito dei controlli ma il rischio che questa efficacia venga meno è reale ed è quello che si deve poter evitare prima che provochi danni economici e di immagine. E a corredo sono stati ricordati i numeri del volume di lavoro, 13 mila certificati l' anno, espletato da tre funzionari'. Il sottosegretario Andrea Costa , che ha chiesto la presenza del direttore generale della Saf, Salute animale e dei farmaci veterinari del Ministero, Pier Davide Lecchini , ha subito prospettato le diverse possibili soluzioni. Quelle contingenti con il trasferimento temporaneo o con le convenzioni con personale delle Asl, quelle strutturali dopo l' espletamento dei nuovi concorsi, anche se altre possibilità possono derivare dal recupero delle graduatorie. Nei prossimi giorni presso il Ministero è già programmato un incontro tecnico con le associazioni, il sottosegretario Costa ha assicurato che si interesserà, in vista anche di quella riunione al Ministero, per risolvere la questione con l' urgenza dovuta consapevole che occorre comunque una scelta politica che adegui le strutture veterinarie ai flussi di traffico.



[Crociera](#)
[Cargo](#)
[Cantieri&Difesa](#)
[Yacht](#)
[Porti](#)
[Logistica](#)
[Green&Tech](#)
[11](#)



La Spezia, Sos veterinari: "E' a rischio l'efficienza dei controlli sugli animali"

20 GENNAIO 2022 - Redazione

Shipping Italy

La Spezia

Caso nave Eolika a Spezia: 'Servono standard più elevati per le navi delle armi'

Il presidente dell' Adsp spezzina Sommariva interviene a valle del carico di munizioni italiane (Fiocchi) destinate a Santo Domingo e sequestrate a Dakar. Resta aperto il tema dell' opacità sui transiti

'Quanto avvenuto dimostra che imbarcare merci delicatissime come le armi, sebbene regolarmente autorizzate dalle autorità competenti, non basta a impedire che possano diventare oggetto di traffici illegali'. Ad affermarlo è stato Mario Sommariva, dopo il caso, emerso nei giorni scorsi, del carico di munizioni di produzione italiana (dell' azienda Fiocchi) imbarcate a La **Spezia** sulla Eolika, general cargo quasi quarantenne (1983) da 1.000 tonnellate di stazza lorda, battente bandiera della Guyana, appartenente a una società svizzera ma gestita da un armatore greco e condotta da un equipaggio ucraino. La nave ha effettuato il carico a la **Spezia** a inizio dicembre, dopodiché si è recata per una sosta tecnica in Spagna per poi dirigersi, invece che in Centro America, verso il Senegal. Insospettiti da strani movimenti della nave e dell' equipaggio sui container, gli agenti della Dogana di Dakar hanno ispezionato il cargo e sequestrato i container contenenti le munizioni per un valore di circa 4,5 milioni di euro. Mentre emergeva come le autorità senegalesi abbiano convocato e poi arrestato l' armatore greco della nave, Theodoros Rellos, già coinvolto in passato secondo Weapon Watch in un traffico di esplosivi, la notizia è stata rilanciata da questa e altre associazioni italiane e internazionali che contrastano i traffici d' armi, portando Fiocchi a dichiarare la 'regolarità dell' operazione commerciale di propria competenza. Tale operazione, non diretta in Senegal bensì in Repubblica Dominicana, è stata oggetto di preventiva autorizzazione da parte delle Autorità italiane' (presumibilmente l' Uama, l' Unità per le autorizzazioni dei materiali di armamento facente capo al Ministero degli Esteri). L' azienda di munizioni, pertanto, si dichiara vittima, tanto da aver 'allertato sia le Autorità nazionali competenti sia le Autorità diplomatiche in territorio senegalese richiedendo supporto. Fiocchi intraprenderà ogni opportuna azione ai fini di tutelare i propri interessi e diritti e diffida chiunque dalla diffusione di notizie false e non verificate tese a ledere la propria reputazione'. Mentre resta da spiegare come una società con la reputazione prestigiosa di Fiocchi possa aver affidato un carico di valore come questo a uno spedizioniere che ha scelto una carretta del mare quale la Eolika, gestita da operatori di dubbia integrità, Sommariva ha evidenziato la concretezza del 'rischio che carichi sensibilissimi possano essere distolti per destinazioni e fini diversi da quelli consentiti dalla giurisprudenza italiana'. Da cui la proposta, 'per dare maggiore e piena efficacia alla legge 185/90 (Nuove norme sul controllo dell' esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento)', di varare ad integrazione 'una norma che preveda l' obbligo di adeguata certificazione per i vettori marittimi di queste tipologie di merci,



Shipping Italy

La Spezia

che effettuano i trasporti dal nostro paese. Senza porre limitazioni al commercio internazionale potrebbero essere individuati degli standard minimi qualitativi, ivi comprese idonee garanzie e fideiussioni, a cui il naviglio impiegato dovrebbe rispondere. Un simile dispositivo potrebbe permettere alla catena logistica dell' industria italiana delle armi di arginare pericolose infiltrazioni, che trasformano le necessità di sicurezza dei popoli in tempo di pace, in guerre e conflitti'. Un' iniziativa, quella di Sommariva, salutata con favore da Weapon Watch. Che non ha però mancato di ricordare come proprio l' Adsp spezzina sia stata recentemente protagonista in chiaroscuro di un caso analogo, riguardante la toccata nello scalo di una nave Bahri (la Yanbu), la società araba che cura la logistica e le spedizioni di armi destinate alle forze armate saudite ed emiratine impegnate in Yemen e che da anni è al centro delle contestazioni delle associazioni pacifiste. Contrariamente ai colleghi, infatti, Sommariva in quell' occasione aveva sì verificato che la nave - parole dell' Adsp - 'avrebbe sbarcato a la **Spezia** un elicottero destinato all' attività del corpo dei Vigili del Fuoco' e che 'fra il materiale in imbarco non vi fosse merce classificata fra quelle oggetto della disciplina di legge', ma, senza esercitare - ha richiamato oggi Weapon Watch - 'i controlli sul transito di armamenti provenienti e destinati a paesi terzi', sebbene la legge, come ricordò allora Sommariva stesso, 'non consenta né esportazione né transito di armi e armamenti verso paesi in stato di conflitto armato o responsabili di gravi violazioni delle convenzioni internazionali in materia di diritti umani'. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Munizioni partite dalla Spezia, il giallo del sequestro in Senegal

La **Spezia** - Il carico - tre container di munizioni da guerra fabbricate dall'azienda Fiocchi di Lecco e destinate alla Repubblica Dominicana - è partito dal porto della **Spezia** il 2 dicembre scorso. La nave che lo trasportava, la "Eolika", piccola general cargo battente bandiera della Guyana, ha fatto scalo a Las Palmas tra il 14 e il 15 dicembre salvo poi salpare alla volta delle americhe. Soltanto che, secondo i primi riscontri modificando la tabella di marcia, ha prolungato la sosta nel porto successivo, quello di Dakar, in Senegal. Ed è lì che lo scorso fine settimana - anche se la eco dell'operazione ha raggiunto l'Europa soltanto ieri - gli investigatori delle dogane hanno scoperto e sequestrato le munizioni, facendo pure scattare gli arresti dei quattro componenti dell'equipaggio. L'AZIENDA «Stiamo cercando di capire che cosa sia accaduto, non sapevamo che la nave dovesse fare scalo a Dakar così a lungo, forse c'è stato un problema di carburante - spiega Stefano Fiocchi, presidente dell'omonima società che da più un secolo produce munizioni -, il carico era autorizzato dal ministero degli Esteri: siamo un'azienda seria e questa vicenda ci sta creando un danno d'immagine, oltretutto economico poiché non sappiamo se riusciremo mai a recuperare le munizioni, sempre che vengano conservate correttamente, in modo che non si danneggino. Il cliente sicuramente non ci pagherà». Il carico vale 4,6 milioni di euro ed era destinato alla Repubblica Dominicana: una parte delle munizioni sarebbe andata alla polizia e l'altra, quella dei proiettili per i fucili d'assalto, all'esercito: «Ci risulta che i container siano stati trasbordati e posti sotto sequestro», conclude Fiocchi. IL GIALLO DELLE MANOVRE Le ombre sono tante in questa vicenda. Ad esempio sembra che la nave sia arrivata a Dakar il 19 dicembre, sia ripartita il 23, salvo poi rientrare in porto la sera stessa. La medesima manovra risulta - da tracciato satellitare - compiuta pure la sera seguente, ma il gps indica il rientro in porto soltanto quattro giorni dopo, il 28 dicembre: da allora la nave è ferma in Senegal. È possibile che le autorità dello Paese africano si siano insospettite osservando questi spostamenti? Difficile dirlo, ma forse a breve verrà fatta piena luce sul caso. I documenti Di certo, il carico è partito dall'Italia con tutti i documenti in ordine: era stato autorizzato dall'Uama (l'Unità per le autorizzazioni dei materiali di armamento del ministero degli Esteri): «Confermo tutto, il carico inoltre possedeva il benestare della Dogana di Como e della prefettura, ed è stato trattato seguendo con precisione il protocollo sulla sicurezza - osserva il presidente dell'Autorità portuale Mario Sommariva -, arrivato qui alla **Spezia** è stato caricato sulla nave alla presenza di vigili del fuoco e polizia. Ho cercato di recuperare qualche informazione, anche se non è semplice: una delle ipotesi al vaglio è che l'equipaggio volesse venderci le munizioni clandestinamente in Senegal».



Un futuro da nave-lanciasatelliti per la portaerei "Garibaldi"

L' Italia punta allo spazio, nei piani strategici di più ministeri ci sono progetti più o meno attivi, e anche la Difesa investe cospicue risorse sul settore, compreso uno stanziamento da oltre 400 mila euro per uno studio di fattibilità proprio su questo fronte

La **Spezia** - L' Italia punta allo spazio, nei piani strategici di più ministeri ci sono progetti più o meno attivi, e anche la Difesa investe cospicue risorse sul settore, compreso uno stanziamento da oltre 400 mila euro per uno studio di fattibilità in cui si prevede di trasformare l' ex ammiraglia della Marina, la portaerei "Garibaldi", in nave in grado di lanciare missili vettori per mandare in orbita i satelliti o altre attrezzature. Da qualche tempo il piano girava per gli uffici dello stato maggiore della Marina, poi negli scorsi mesi è stata trovata una voce di bilancio per finanziare lo studio preliminare al progetto definitivo che, nelle volontà delle forze armate, dovrà essere trasformato in realtà verso il 2025. Si tratta del programma Simona (Sistema Italiano di Messa in Orbita tramite Nave) che non è più una mera idea, ma già un' ipotesi di studio avanzata con tanto di individuazione della struttura tecnica, della nave, destinata a questo scopo. L' unità in questione è la portaerei "Garibaldi", oggi operativamente declassata a portaelicotteri da appoggio per le operazioni anfibe (ma recentemente riqualificata anche per ospitare i nuovi caccia f35 quale unità di riserva per la portaerei titolare, il "Cavour"), che dovrebbe andare in pensione nel 2023. L' ufficialità al progetto era già nel testo delle Linee Guida 2021 della Marina militare, il recente finanziamento ha garantito di dare il via agli studi che porteranno al progetto finale. Per questo l' appalto è stato dato ad un raggruppamento temporaneo di imprese costituito dalla Università degli Studi di Roma, Scuola di Ingegneria aerospaziale, Cetena, Fincantieri, Gauss e Maba Consulting. Insomma tra pochi anni si potrà, almeno questo vuole la Difesa, impiegare proprio il "Garibaldi" come piattaforma per la messa in orbita di satelliti sia italiani che stranieri, civili o militari. Il settore che per conto dello Stato si occupa dello spazio è sotto un' organizzazione interministeriale che fa capo alla presidenza del Consiglio dei ministri (si tratta del comitato interministeriale per le politiche relative allo spazio e alla ricerca aerospaziale, costituito nel 2018). In questo organo vi è la partecipazione della Difesa che ha recentemente riorganizzato la propria struttura creando un Comando interforze per le operazioni spaziali. In questo ambito la Marina, proprio in vista del progetto della nave piattaforma di lancio, ha istituito, l' ufficio Spazio e innovazione tecnologica. È proprio questo organo che, tra le priorità, ha quello dello sviluppo del piano di impiego di nave "Garibaldi". Nel mondo sono poche le nazioni che hanno una capacità indipendente di accesso allo spazio orbitale: Stati Uniti, Russia, Cina, India, Israele, Francia, Giappone e Corea del Nord, tutte con basi a terra e vincoli di diverso tipo. Alla fine del Novecento c' era anche l' Italia con

The screenshot shows a mobile interface for 'The Medi Telegraph'. The article title is 'Un futuro da nave-lanciasatelliti per la portaerei "Garibaldi"'. Below the title, there is a short introductory paragraph. A cookie consent banner is visible at the bottom of the screenshot, with the text: 'Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella [cookie policy](#). Per quanto riguarda la pubblicità, noi e [terze parti](#) selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e fare una scansione attiva delle caratteristiche del dispositivo ai fini dell'identificazione, al fine di archiviare e/o accedere a informazioni su un dispositivo e trattare dati personali come i tuoi dati di utilizzo, per le seguenti finalità pubblicitarie: annunci e contenuti personalizzati, valutazione degli annunci e del contenuto, osservazioni del pubblico e sviluppo di prodotti. Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello delle preferenze. Puoi acconsentire all'utilizzo di tali tecnologie utilizzando il pulsante "Accetta". Chiudendo questa informativa, continui senza accettare.' There are two buttons: 'Scegli e personalizza' and 'Accetta'.

The Medi Telegraph

La Spezia

una piattaforma navale, e una base scientifica, lungo le coste del Kenya. Si trattava del Centro spaziale Luigi Broglio, ma oggi si occupa solo del tracciamento e del controllo dei satelliti. Un tempo la piattaforma di lancio San Marco (una struttura da sbarco americana adattata alle esigenze nei cantieri navali della **Spezia**) è ancora in mare aperto, davanti al Kenya, ma dal 1988 non esegue più lanci (tra il 1966 e l'88 ci sono stati circa venti decolli con successo e all'epoca l'Italia era il terzo paese al mondo ad avere questa capacità). Spostare vettori e satelliti ha un costo elevato, inoltre anche mantenere una base di lancio dall'altra parte del globo ha un costo troppo elevato. L'idea di avere a disposizione una nave come il "Garibaldi", ovviamente trasformato, darebbe un forte impulso al settore spaziale italiano. La possibilità di lanciare satelliti (che sono sempre più piccoli e leggeri) da una piattaforma navale mobile garantisce maggiore autonomia (senza vincoli di meteo o costi di trasporto). Oltre ad avere indipendenza per l'Italia si apre la possibilità di un oggettivo sviluppo economico del comparto. Infatti il progetto potrebbe essere realizzato con ulteriori fondi europei per la sua fase esecutiva, questo perché la nuova piattaforma sarebbe utilizzata anche per utenti nazionali ed europei. Il vettore utilizzato sarebbe un lanciatore Vega in grado di portare nello spazio un carico con una massa di circa 300 chili. Per realizzare questa opportunità, cioè la creazione di un sito mobile per lanci spaziali, serve comunque una base appoggio per la nuova unità, ovvero un porto vicino alla rete dei trasporti (ferrovie, aeroporti ed autostrade), non distante dalle aziende italiane del settore, con spazi ed infrastrutture adatte, ma soprattutto in grado di dare supporto specializzato alla nave. A oggi, ma qui le bocche sono cucite, l'idea più accreditata è quella della base navale della Marina all'interno dell'Arsenale militare della **Spezia**.

Rassegna Stampa News

Ravenna

Ravenna Notizie: Ravenna, chiusura temporanea al traffico di via D' alaggio per la realizzazione dello scarico dell' idrovora in zona CMC

Ravenna, chiusura temporanea al traffico di via D' alaggio per la realizzazione dello scarico dell' idrovora in zona CMC

Autorità Portuale Ravenna comunica che è stata firmata dal Presidente **Daniele Rossi** l' Ordinanza n.1 del 2022 (allegata) con la quale si dispone nelle giornate di oggi e domani (20 e 21 gennaio) la chiusura temporanea al traffico veicolare della via D' alaggio nel tratto in cui è in corso l' intervento di realizzazione dello scarico dell' idrovora denominata S1 in corrispondenza dell' area CMC. Durante i due giorni l' accesso sarà consentito unicamente ai mezzi necessari alla realizzazione dei lavori. IL TESTO DELL' ORDINANZA Ordinanza doc14977820220119175122.

RASSEGNA STAMPA

The screenshot shows the top part of the 'RASSEGNA STAMPA' website. It includes a navigation menu with a hamburger icon, the site logo, and a search icon. Below the navigation is a newsletter sign-up section with the text 'iscritti alla Newsletter di Rassegna Stampa' and a 'ISCRIVI' button. A breadcrumb trail shows 'Home > News Local > Ravenna'. The main article title is 'Ravenna Notizie: Ravenna, chiusura temporanea al traffico di via D'alaggio per la realizzazione dello scarico dell'idrovora in zona CMC'. A green 'Stampa' button is visible below the title.

Ravenna, chiusura temporanea al traffico di via D' alaggio per la realizzazione dello scarico dell' idrovora in zona CMC

Redazione

Autorità Portuale Ravenna comunica che è stata firmata dal Presidente Daniele Rossi l' Ordinanza n.1 del 2022 (allegata) con la quale si dispone nelle giornate di oggi e domani (20 e 21 gennaio) la chiusura temporanea al traffico veicolare della via D' alaggio nel tratto in cui è in corso l' intervento di realizzazione dello scarico dell' idrovora denominata S1 in corrispondenza dell' area CMC. Durante i due giorni l' accesso sarà consentito unicamente ai mezzi necessari alla realizzazione dei lavori. IL TESTO DELL' ORDINANZA Ordinanza doc14977820220119175122.

The screenshot shows the website interface for RavennaNotizie.it. At the top, there is a navigation menu with options like 'Menu', 'Comuni', 'Network', 'Servizi', 'Cerca', and social media icons. The main headline reads 'Ravenna, chiusura temporanea al traffico di via D'alaggio per la realizzazione dello scarico dell'idrovora in zona CMC'. Below the headline, it indicates the date 'di Redazione: 20 Gennaio 2022 - 10:03' and provides options for 'Commenta', 'Stampa', and 'Invia notizia'. A 'PIU' POPOLARI' sidebar on the right lists 'RAmeteo' and 'Ravenna'. Below the main text, there is a large photograph of a waterfront area with buildings and a body of water under a blue sky with clouds. A small caption below the photo states: 'Autorità Portuale Ravenna comunica che è stata firmata dal Presidente Daniele Rossi l'Ordinanza n.1 del 2022 (allegata) con la quale si dispone'.

Darsena chiusa via D' alaggio per lavori

Ordinanza dell' **Autorità Portuale** con la quale si dispone nelle giornate di oggi e domani (20 e 21 gennaio) la chiusura temporanea al traffico veicolare della via D' alaggio nel tratto frontistante l' intervento di realizzazione dello scarico dell' idrovora denominata S1 in corrispondenza dell' area CMC. Durante questo lasso di tempo l' accesso sarà consentito unicamente ai mezzi necessari alla realizzazione dei predetti lavori.



Gattamorta-Verlicchi (La Pigna): Escavo del Candiano. L' inaugurazione è stata una farsa

Sono almeno 20 anni che a Ravenna si parla della necessità di scavare i fondali del Candiano per rendere competitivo il nostro porto commerciale. Ormai abbiamo perso il conto del numero dei rinvii del progetto e quando sembrava finalmente al traguardo, ecco che sfugge nuovamente di mano. Come non ricordare il 24 settembre 2021, quando alle ultime battute della campagna elettorale per l' elezione del Sindaco di Ravenna, fu inaugurato in pompa magna il cantiere dell' escavo del Porto di Ravenna. E poco importa che l' avvio di quello stesso cantiere fosse già stato rinviato più volte anche nell' era della presidenza Rossi in **Autorità Portuale**. Mancando 10 giorni al voto amministrativo si rendeva necessaria l' inaugurazione, seppur solo di facciata, per dare slancio alla ricandidatura di Michele de Pascale. Con l' ennesimo taglio di nastro del Sindaco de Pascale affiancato dall' Assessore regionale Andrea Corsini, sorrisi a 36 denti e benedizione curiale di rito. Una farsa bella e buona. Lo si evince dalla risposta che l' attuale assessore al Porto Giulia Randi ha fornito alla nostra interrogazione sulla questione. La Randi, riportando la nota dell' **Autorità Portuale**, afferma che i lavori in senso lato sono iniziati con la consegna delle aree e l' avvio delle attività propedeutiche all' allestimento del cantiere. Roba da non credere! E' infatti del tutto evidente che la 'consegna delle aree e l' avvio delle attività propedeutiche' non avrebbe dovuto avere luogo prima che fossero state 'completate le verifiche di legge'. A meno che la trionfale cerimonia di consegna delle aree non fosse utile, appunto, solo come propaganda elettorale pro Partito Democratico. Non si è quindi trattato di inaugurare l' apertura del cantiere ma di un vero spot elettorale del Sindaco de Pascale. Sempre nella risposta al question time l' **Autorità Portuale** attesta che la validazione della certificazione del progetto da parte dell' organismo preposto è avvenuta solo in data 21 Dicembre 2021. E sempre in data 21 dicembre 2021 è avvenuta la consegna dei lavori. Il tutto ben 3 mesi dopo l' inaugurazione del cantiere!!! Ciò significa che incredibilmente, la consegna dei lavori è avvenuta in mancanza del necessario parere dell' organismo di certificazione (Rina) che stava ancora svolgendo le verifiche di legge. **Autorità Portuale** ammette anche che i lavori avranno inizio solo nella primavera di quest' anno. Cioè dai 5 ai 7 mesi dopo l' inaugurazione del cantiere. Se non è una presa in giro a danno di noi ravennati questa, non sapremmo davvero come definirla altrimenti. In definitiva, pur prendendo atto che i lavori di dragaggio inizieranno nel migliore dei casi a fine febbraio, viene da chiedersi come farà il Porto di Ravenna ad accogliere le navi della Royal Caribbean. A meno che il ritardo nell' effettuazione (e conclusione) dell' escavo non sia stato concordato con Royal per giustificare il mancato arrivo delle navi. E allora quindi aprirebbbero davvero scenari poco piacevoli per il nostro porto.



SetteSere Qui

Ravenna

PORTO | 35 milioni d' investimenti nel 2022 per Kalipso, società di navigazione di Rif Line. Parla il ceo Isola

«Nuova linea Ravenna-Bangladesh, così abbiamo ridotto il "transit-time"»

Elena Nencini E' nata alla fine del 2021 Kalypso, la nuova compagnia di navigazione con sede a Genova di proprietà di Rif line, gruppo di logistica internazionale guidato da Francesco Isola.

Quattro le navi della nuova compagnia che collegheranno i porti italiani di Civitavecchia e Salerno con i porti di Taicang e Da Chan Bay in Cina; Songa Cheetah e Cape Flores, entrambe navi cargo da 1.200 Teu, collegheranno, invece, il versante adriatico italiano, e nello specifico con **Ravenna**, con Chattogram in Bangladesh.

Francesco Isola, ceo di Rif Line, racconta la nuova avventura e la scelta del **porto di Ravenna**.

Cosa off re Kalipso rispetto alle altre compagnie di navigazione?

«Rispetto alle tradizionali compagnie di navigazione, Kalypso nasce con l'obiettivo di fornire quelli che potremmo definire 'servizi espressi' alla propria clientela, con transit time ridotti in cui non sono previsti trasbordi o tappe intermedie. Per i prossimi mesi abbiamo in programma di rafforzare il nostro servizio, aumentando il numero delle navi della nostra flotta, introducendo nuovi scali e aumentando i Teu di merce trasportata ad ogni viaggio».

Rif Line quanti dipendenti ha?

«Attualmente abbiamo 80 dipendenti in Italia e un centinaio all' estero. Nasciamo come headquarter a Roma, abbiamo 3 filiali Rif Line a Milano, Bari e Ancona.

All' estero abbiamo 2 uffici in Turchia, 2 in Bangladesh, 3 in Cina, 1 in Giappone, 1 in Myanmar, 1 in Pakistan. Siamo cresciuti tanto negli ultimi anni, ampliando la nostra rete sia di uffici diretti sia di agenti. Lo scorso anno abbiamo intravisto l' opportunità di entrare nel mondo dello shipping e abbiamo colto l' occasione.

Inizialmente pensavamo di fare un charter con 1 o 2 navette, ma ci siamo resi conto che quando cominci ad entrare in un meccanismo del genere devi comprare i contenitori, devi noleggiare la nave, ma la nave non te la danno per un noleggio occasionale, i contenitori li devi comprare perché magari non li trovi subito a noleggio. A quel punto per ammortizzare un investimento non ce la fai più con uno o due viaggi ed è diventato prima un progetto ad un anno e poi è cresciuto fino a diventare una piccola compagnia di navigazione».



SetteSere Qui

Ravenna

Di quante navi è composta la vostra flotta?

«4 navi. La Green Ocean, la Cape Flores, la Songa Cheetah e l'ultima piccola che abbiamo appena preso. Sulla rotta Cina-Italia entreranno le due navi più grandi, mentre le due piccoline la Songa Cheetah e Cape Flores, entrambe navi cargo da 1.200 Teu, andranno in Bangladesh».

Quanto vi è costato l'investimento per questo progetto?

«Nel 2021 abbiamo investito oltre 25 milioni di dollari, per il 2022 ne volevamo investire altrettanti, mai siamo già arrivati a 35. Vedremo come va, ma parliamo di almeno 30 milioni di euro».

Un investimento corposo, specialmente in questo periodo.

«Noi abbiamo cercato di ovviare proprio ai problemi creati dal covid, siamo entrati sul mercato con questo servizio per risolvere le difficoltà create dalla pandemia. Equipment che non c'erano, contenitori che non si trovavano, spazi sulle navi occupati. Così abbiamo cominciato a ragionare sull'idea di come riuscire a trovare servizi per i nostri clienti. Allora abbiamo deciso di organizzarlo noi un servizio. 'Quanto costa' è stata la prima domanda che ci siamo fatti e poi 'come si fa'. Un'idea nata per gradi, non siamo partiti dicendo 'investo 50 milioni'.

L'investimento iniziale era di 14 milioni di dollari (10-12 milioni di euro) grazie a delle nostre riserve prese in parte l'anno scorso con i finanziamenti covid garantiti da Mcc. Il tasso era buono, c'erano buone condizioni ed eravamo coscienti del fatto che ci sarebbero state buone opportunità per poterli utilizzare per investire sulla crescita. Il mercato dello shipping ha enormi barriere di ingresso legate al fatto che bisogna fare degli investimenti grandi inizialmente per poter entrare. In una situazione di mercato normale entrare sarebbe stato molto più difficile, la situazione creata, purtroppo, dalla pandemia ci ha permesso di rientrare velocemente degli investimenti fatti».

Avete scelto **Ravenna**. Perché?

«**Ravenna** è stata scelta soprattutto perché era un **porto** sull'Adriatico e in una posizione baricentrica per i clienti che possiamo servire nel nord Italia. Ha efficienza e un buon collegamento ferroviario che ci consente di poter mandare la merce anche all'estero, molte sono le richieste che ci arrivano dalla Germania in questo momento. Importante nella scelta è stato proprio il buon sistema di retroporto».

Che merci trattate con il Bangladesh?

«Non è un mercato enorme ed è prevalentemente legato all'abbigliamento. Abbiamo molti clienti nel nord Italia di abbigliamento e stiamo valutando anche, oltre a **Ravenna**, di aprire un altro punto nel sud Italia. Il Bangladesh non essendo un grande mercato è servito dalle major, le grandi compagnie di navigazione, con transit time molto lunghi, noi avendo navi piccole riusciamo a servirlo in 18-20

SetteSere Qui

Ravenna

giorni (transit time 16-18 giorni) contro i 40-45 impiegati.

Ci mettiamo la metà del tempo che necessita ad una compagnia tradizionale».

Il cosiddetto Progettone dell' hub ha influito sulla scelta di Ravenna?

«Per quanto riguarda le nostre navi, anche le più grandi, che arriveranno a Ravenna, presumibilmente nella seconda metà dell' anno, i fondali attuali sono sufficienti. Il dato più importante per noi era che ci fosse un sistema di retroporto efficiente».

Come avete chiuso il bilancio 2021?«Abbiamo chiuso con 100milioni di euro di ricavi, circa 6 milioni di utile. Siamo soddisfatti in particolare se consideriamo che le navi sono partite solo nella seconda metà dell' anno.

Sono arrivate a settembre, quindi l' effetto delle navi sul bilancio è degli ultimi 3-4 mesi. Quello che è cambiato rispetto a prima è un livello di noli molto più alto. Il bilancio 2021 non è confrontabile con quello 2022, credo che non valga solo per noi, ma per tutti gli spedizionieri».

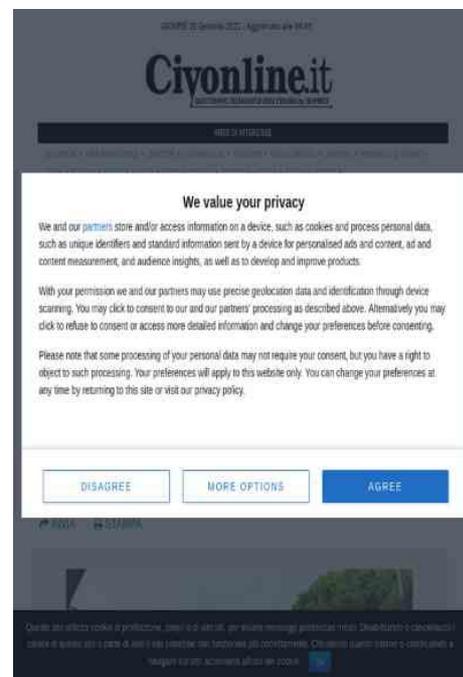
PORTO PESCARA, ARRIVA NUOVA ILLUMINAZIONE: 47 PROIETTORI LED PER LE TORRI DEL FARO DEL FARO

PESCARA - Saranno totalmente riqualficate le torri faro che sono collocate nella zona sud del porto di Pescara. I lavori sono iniziati proprio in questi giorni e dovrebbero terminare entro la prima decade di febbraio. Si tratta di impianti che, per le loro caratteristiche, non corrispondono ormai più alle prescrizioni della normativa vigente, alcuni proiettori sono malfunzionanti, altri sono rotti e spenti ormai da anni: per questo la zona rimane spesso al buio, con difficoltà notevoli per le attività e chi svolge i servizi. I punti luce interessati dai lavori sono complessivamente otto e vanno da piazza della Marina fino all'estremità sud dell'area portuale e illuminano anche tratti di strada urbana. "Abbiamo lavorato a lungo sollecitando prima il Provveditorato alle Opere pubbliche, poi l'**Autorità di sistema**, sempre in collaborazione con la Direzione marittima - sottolinea l'assessore ai Lavori pubblici, Luigi Albore Mascia - fino ad ottenere, nel luglio scorso, proprio da parte dell'**Autorità di sistema**, l'avvio di una procedura negoziata per l'affidamento dei lavori, che si è conclusa nel mese di ottobre con la firma del contratto con la Ceisis spa di Genova, che si è aggiudicata l'appalto". Attraverso i lavori in corso saranno sostituiti i corpi illuminanti degradati con strutture nuove e funzionali: i nuovi proiettori a tecnologia led ripristineranno i livelli di illuminazione adeguati, con un miglioramento nei consumi energetici e nelle spese di manutenzione. Verranno installati complessivamente 47 proiettori led, mediamente cinque o sei su ogni singola torre, per una potenza complessiva di 33.605 watt, contro i 68.000 attuali: questo determina un migliore e maggiore rendimento di illuminazione, con una minore spesa. Infatti il costo di funzionamento che, tra consumo e manutenzione, è di 10.550 euro l'anno passerà al termine dell'operazione di relamping a 4.390 euro con un risparmio di 5.660 euro pari al 56,3%. La Ceisis spa si è aggiudicata i lavori per un importo di 174.456 euro.

The screenshot shows the website interface for 'Abruzzo Web Pescara'. The main headline reads 'PORTO PESCARA, ARRIVA NUOVA ILLUMINAZIONE: 47 PROIETTORI LED PER LE TORRI DEL FARO'. Below the headline, there is a date '20 Gennaio 2022 13:45' and a category 'PESCARA: CRONACA'. A photograph of the harbor with several boats is displayed. To the right, there is a 'I SERVIZI' section with several news snippets, including one about COVID-19 vaccinations and another about cultural events in Pescara.

Emergenza occupazionale, subito una cabina di regia

Non arriva dalla commissione che ci si aspetterebbe si occupasse della questione, quella delle politiche del lavoro presieduta dal consigliere della lista Tedesco Roberta Morbidelli - che nell' ultimo anno non si è praticamente mai riunita - ma dalla commissione sviluppo **portuale** la proposta di creare una 'Cabina di regia per le situazioni di crisi aziendale e sullo sviluppo economico territoriale'. Un' idea lanciata già, nei giorni scorsi, dal partito democratico, preoccupato dalla situazione che si si riscontra attualmente in città. L' emergenza sanitaria che dura ormai da due anni ha infatti messo in ginocchio diversi settori e acuito problemi già presenti, lasciando un tessuto occupazionale ed economico in forte difficoltà. E così i componenti della commissione Sviluppo **portuale**, rivolgendosi al sindaco Tedesco, all' assessore di riferimento Barbieri e al presidente della commissione lavoro Morbidelli, hanno evidenziato l' urgenza di creare la cabina di regia «che consenta da un lato - spiegano - di avere esatta cognizione di quanto si muove nel nostro **sistema** economico e dall' altro valutare, in un clima di confronto tra le parti sociali e le istituzioni, quali soluzioni adottare di volta in volta». Parti sociali, consiglieri di maggioranza ed opposizione, associazioni datoriali, assessorato al lavoro della Regione Lazio gli attori da convocare in maniera formale e regolare, chiamati ad affrontare le diverse tematiche, allargando così la discussione, nel corso delle varie riunioni, ad **Autorità** di **sistema portuale**, comuni limitrofi, città metropolitana, oppure enti e imprese private, da Enel a società portuali, armatori o imprese interessate da crisi aziendali. La preoccupazione è tanta ed il rischio che la pandemia possa avere ancora ulteriori effetti negativi è alto. Da qui la necessità di uno «strumento di governo complessivo - hanno concluso - che aiuti la ricerca delle migliori soluzioni tese alla salvaguardia dei livelli occupazionali e del **sistema** delle imprese». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Frasca, approvata la delibera: via alla riqualificazione

Non sono mancate le polemiche durante il consiglio comunale. L' opposizione contesta l' emendamento presentato dalla maggioranza che entra nel merito del progetto. Vacilla ancora la contrarietà dell' amministrazione all' impianto di itticoltura Condividi CIVITAVECCHIA - Il consiglio comunale ha approvato all' unanimità la delibera riguardante l' adozione della variante urbanistica propedeutica all' avvio dei lavori di riqualificazione della Frasca, con il recupero dei siti archeologici Cappelletto-Columnia-Torre Bertalda da parte dell' **Autorità di sistema portuale**, su progetto realizzato dall' architetto Enza Evangelista. Ma non sono mancate le polemiche nel corso della lunga discussione di oggi al consiglio comunale. L' opposizione ha contestato l' emendamento presentato dalla maggioranza solo questa mattina, che entra di fatto nel merito del progetto, ponendo l' attenzione sulla viabilità dell' area e sulla necessità, per il Sindaco, di 'definire un successivo accordo per verificare la possibilità di apportare delle migliorie in fase di esecuzione che andrebbero a rimuovere delle criticità emerse durante l' illustrazione del progetto, riservando al sindaco e all' amministrazione l' organizzazione e la gestione di eventuali servizi annessi e collegati alla viabilità stessa'. Un emendamento giudicato irricevibile dalla minoranza, con il consigliere della Svolta Fabiana Attig decisa ad andare fino in fondo, chiedendo il parere di legittimità al segretario generale per evitare anche eventuali nuovi stop o rallentamenti. Per il capogruppo della Lista Tedesco Mirko Mecozzi l' emendamento è a tutela dei civitavecchiesi «affinchè possano continuare a godere della piena fruibilità della Frasca. Abbiamo solo fatto notare - ha aggiunto - problemi di viabilità, parcheggio e fruizione». Bocciato invece l' altro emendamento, quello presentato dal capogruppo del Pd Marco Piendibene, il quale prevedeva la possibilità, una volta approvata la variante, di inviare l' atto alla Regione 'quale nuovo elemento finalizzato ad evitare l' autorizzazione all' esercizio di un impianto di itticoltura in gabbie galleggianti previsto proprio sullo specchio acqueo antistante il costituendo parco archeologico-naturalistico'. Nell' arco di una settimana è la seconda volta che la maggioranza non sostiene un impegno simile, non esponendosi quindi in maniera decisa. «Cominciamo a dubitare - ha commentato Piendibene - sull' effettiva volontà di evitare uno scempio simile di fronte ad un parco naturalistico archeologico».



AdSP MTCS: domani conferenza sui dati del traffico merci e passeggeri dei Porti di Roma e del Lazio relativi all' anno 2021

Civitavecchia - Domani 21 gennaio alle ore 12.00 nella Sala Comitato dell' Ente - Molo Vespucci snc, Civitavecchia - il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar **Tirreno Centro Settentrionale**, **Pino Musolino** terrà una Conferenza Stampa per illustrare i dati del traffico merci e passeggeri dei Porti di Roma e del Lazio relativi all' anno 2021. L' incontro con i giornalisti si terrà in modalità mista: saranno ammessi a partecipare in presenza giornalisti e fotocineoperatori che potranno accreditarsi inviando una e-mail all' indirizzo ufficiostampa@portidiroma.it. Per chi vorrà partecipare tramite la piattaforma Teams, sarà possibile collegarsi attraverso il link che sarà inviato con apposita e-mail.

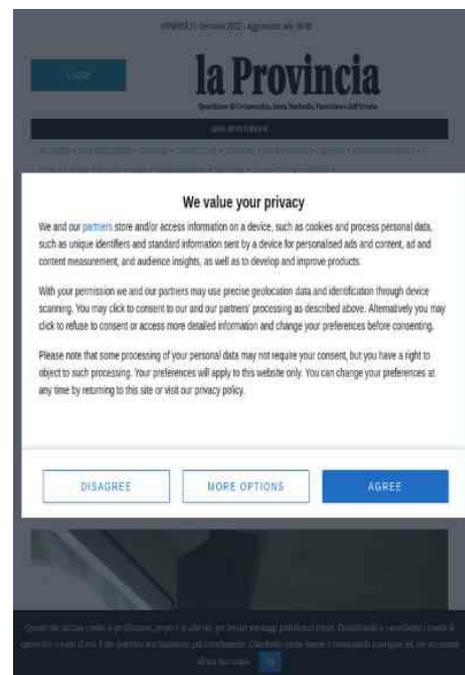


La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Frasca, approvata la delibera: via alla riqualificazione

Non sono mancate le polemiche durante il consiglio comunale. L' opposizione contesta l' emendamento presentato dalla maggioranza che entra nel merito del progetto. Vacilla ancora la contrarietà dell' amministrazione all' impianto di itticoltura CIVITAVECCHIA - Il consiglio comunale ha approvato all' unanimità la delibera riguardante l' adozione della variante urbanistica propedeutica all' avvio dei lavori di riqualificazione della Frasca, con il recupero dei siti archeologici Cappelletto-Columnia-Torre Bertalda da parte dell' Autorità di **sistema portuale**, su progetto realizzato dall' architetto Enza Evangelista. Ma non sono mancate le polemiche nel corso della lunga discussione di oggi al consiglio comunale. L' opposizione ha contestato l' emendamento presentato dalla maggioranza solo questa mattina, che entra di fatto nel merito del progetto, ponendo l' attenzione sulla viabilità dell' area e sulla necessità, per il Sindaco, di "definire un successivo accordo per verificare la possibilità di apportare delle migliorie in fase di esecuzione che andrebbero a rimuovere delle criticità emerse durante l' illustrazione del progetto, riservando al sindaco e all' amministrazione l' organizzazione e la gestione di eventuali servizi annessi e collegati alla viabilità stessa". Un emendamento giudicato irricevibile dalla minoranza, con il consigliere della Svolta Fabiana Attig decisa ad andare fino in fondo, chiedendo il parere di legittimità al segretario generale per evitare anche eventuali nuovi stop o rallentamenti. Per il capogruppo della Lista Tedesco Mirko Mecozzi l' emendamento è a tutela dei civitavecchiesi «affinchè possano continuare a godere della piena fruibilità della Frasca. Abbiamo solo fatto notare - ha aggiunto - problemi di viabilità, parcheggio e fruizione». Boccato invece l' altro emendamento, quello presentato dal capogruppo del Pd Marco Piendibene, il quale prevedeva la possibilità, una volta approvata la variante, di inviare l' atto alla Regione "quale nuovo elemento finalizzato ad evitare l' autorizzazione all' esercizio di un impianto di itticoltura in gabbie galleggianti previsto proprio sullo specchio acqueo antistante il costituendo parco archeologico-naturalistico". Nell' arco di una settimana è la seconda volta che la maggioranza non sostiene un impegno simile, non esponendosi quindi in maniera decisa. «Cominciamo a dubitare - ha commentato Piendibene - sull' effettiva volontà di evitare uno scempio simile di fronte ad un parco naturalistico archeologico».

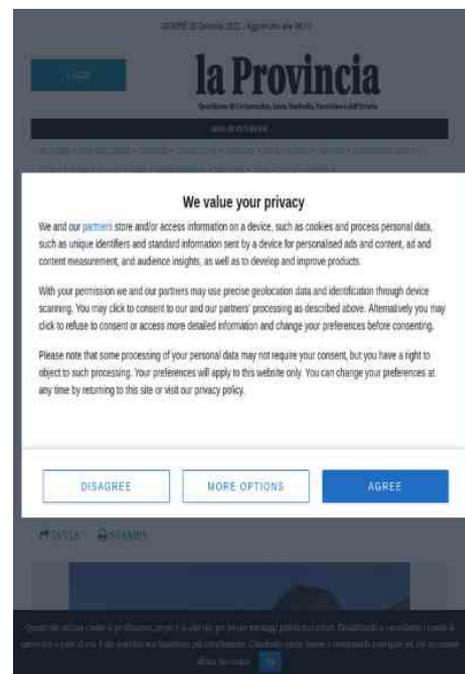


La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Port Mobility: iniziata la procedura di confronto con i sindacati impegnati ad evitare il licenziamento di 26 unità «Non possiamo perdere neanche un posto di lavoro»

È iniziata ieri la procedura di confronto prevista dalla legge tra sindacati e azienda, alla luce della decisione di Port Mobility di avviare la procedura di licenziamento per 26 unità. Circa due mesi il tempo per chiudere la procedura, con i sindacati che auspicano di poter riuscire a portare a casa un piano di salvataggio per evitare un taglio di posti di lavoro che, oltre a non condividere nelle modalità, considerano inopportuno in questo momento di crisi occupazionale. «Non vogliamo perdere neanche un posto di lavoro»; da qui partono le parti sociali alle prese con l'ennesima vertenza. Sono già stati calendarizzati altri incontri, il prossimo il 27 gennaio, per cercare di definire la situazione. Ieri sono stati affrontati, in modo macroscopico, i diversi aspetti di una vicenda che parte comunque da lontano, aggravata dalla pandemia e dalla crisi di un settore come quello delle crociere. Per i sindacati, ad oggi, è impensabile non attivare agli ammortizzatori sociali; si dicono pronti a periodi di solidarietà o cassa integrazione, pur di salvare i posti di lavoro, criticando le motivazioni addotte dalla società, che oggi si troverebbe di fronte comunque ad una situazione giudicata non più recuperabile, ma strutturale ormai. Eppure è ancora in corso un ragionamento con l' **Adsp** sul nuovo contratto di servizi biennale, con le tariffe che di fatto non sono ancora definite e con una revoca in via di definizione. «Finchè non si chiudono queste partite - spiegano - perché parlare di licenziamenti, facendo tra l'altro riferimento ad un bilancio, quello del 2020, di fatto "falsato" a causa della pandemia?». È evidente quindi per i sindacati la necessità della presenza alle riunioni anche dell' Authority e della Regione, per cercare di trovare una soluzione alternativa che riesca a garantire lavoratori e società stessa. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

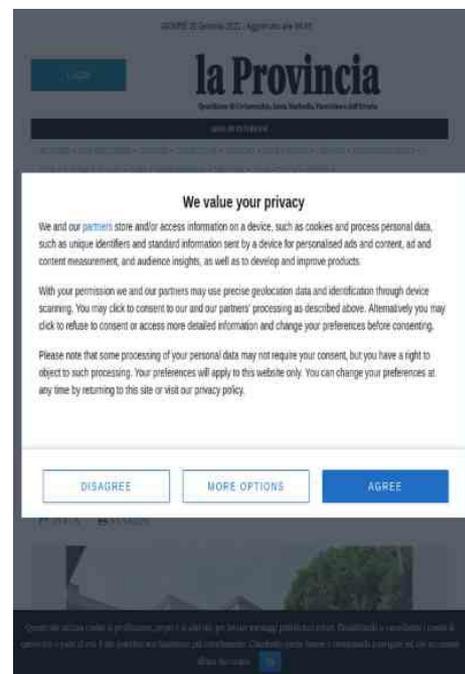


La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La proposta arriva dai componenti della commissione sviluppo portuale Emergenza occupazionale, subito una cabina di regia

Non arriva dalla commissione che ci si aspetterebbe si occupasse della questione, quella delle politiche del lavoro presieduta dal consigliere della lista Tedesco Roberta Morbidelli - che nell' ultimo anno non si è praticamente mai riunita - ma dalla commissione sviluppo **portuale** la proposta di creare una "Cabina di regia per le situazioni di crisi aziendale e sullo sviluppo economico territoriale". Un' idea lanciata già, nei giorni scorsi, dal partito democratico, preoccupato dalla situazione che si si riscontra attualmente in città. L' emergenza sanitaria che dura ormai da due anni ha infatti messo in ginocchio diversi settori e acuito problemi già presenti, lasciando un tessuto occupazionale ed economico in forte difficoltà. E così i componenti della commissione Sviluppo **portuale**, rivolgendosi al sindaco Tedesco, all' assessore di riferimento Barbieri e al presidente della commissione lavoro Morbidelli, hanno evidenziato l' urgenza di creare la cabina di regia «che consenta da un lato - spiegano - di avere esatta cognizione di quanto si muove nel nostro **sistema** economico e dall' altro valutare, in un clima di confronto tra le parti sociali e le istituzioni, quali soluzioni adottare di volta in volta». Parti sociali, consiglieri di maggioranza ed opposizione, associazioni datoriali, assessorato al lavoro della Regione Lazio gli attori da convocare in maniera formale e regolare, chiamati ad affrontare le diverse tematiche, allargando così la discussione, nel corso delle varie riunioni, ad **Autorità** di **sistema portuale**, comuni limitrofi, città metropolitana, oppure enti e imprese private, da Enel a società portuali, armatori o imprese interessate da crisi aziendali. La preoccupazione è tanta ed il rischio che la pandemia possa avere ancora ulteriori effetti negativi è alto. Da qui la necessità di uno «strumento di governo complessivo - hanno concluso - che aiuti la ricerca delle migliori soluzioni tese alla salvaguardia dei livelli occupazionali e del **sistema** delle imprese». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Forza e Tenacia di Grimaldi Holding iniziano il bare boat charter di 3+2 anni con Grandi Navi Veloci

Le rate di nolo concordate saranno crescenti a partire dal quarto e quinto anno che sarebbero in opzione

Come già avvenuto nell' ultimo anno e mezzo, le navi ro-pax Forza e Tenacia di Grimaldi Holding da febbraio continueranno a navigare per Grandi Navi Veloci per almeno altri tre anni ma in virtù di un contratto diverso. Finora la compagnia di navigazione guidata da Matteo Catani le operava in subcharter da Trasmediterranea che a sua volta le aveva noleggiate a lungo termine da Grimaldi alcuni anni addietro. Ora, invece, come già preannunciato lo scorso agosto da SHIPPING ITALY , passano a Grandi Navi Veloci con un contratto di noleggio a scafo nudo della durata di 3 anni con opzioni per prolungarne l' impiego di altri 12 mesi e poi ancora di altri 12. Le rate di nolo giornaliero sarebbero le seguenti: 14.500 euro/day nel primo triennio, 14.750 nel quarto anno e 15,000 nel quinto esercizio di impiego. In questo momento la nave Forza è operativa sulla tratta marittima che collega **Civitavecchia** con Palermo mentre la Tenacia sta facendo la spola tra Barcellona e Palma di Maiorca, in Spagna. Le due unità ro-pax, costruite rispettivamente nel 2010 e nel 2008 presso i Nuovi Cantieri Apuania di Marina di Carrara, ciascuna con una capacità di circa 2.500 metri lineari, circa 1.000 passeggeri, una velocità di 23 nodi e sono dotate di scrubber di ultima generazione. La flotta di Grimaldi Holding è composta da una terza nave gemella, Energia, noleggiata a lungo termine alla compagnia danese Dfds con scadenza del charter fissata nel 2023. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

The screenshot shows the top of a news article on the Shipping Italy website. At the top right, there is a search icon and a menu icon. Below that is the Shipping Italy logo, which consists of a stylized 'S' and the text 'SHIPPING ITALY.IT' with the tagline 'Il quotidiano online del trasporto marittimo'. The article title is 'Forza e Tenacia di Grimaldi Holding iniziano il bare boat charter di 3+2 anni con Grandi Navi Veloci'. Below the title, there is a sub-headline: 'Le rate di nolo concordate saranno crescenti a partire dal quarto e quinto anno che sarebbero in opzione'. The author is listed as 'DI NICOLA CAPUZZO | 20 GENNAIO 2022'. There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Print. At the bottom of the screenshot, there is a navigation bar with a back arrow and icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Print.

Cronache Della Campania

Napoli

Bloccati in porto a Napoli cittadini di Ischia e Procida senza super green pass

i cittadini sono accompagnati dal professore di Resistenza Radicale Davide Tutino, dal segretario del sindacato Fisi
Ciro Silvestri e da Nino Fusco, vigile del fuoco della Fisi in sciopero della fame da otto giorni

Ancora in corso i controlli della Guardia di Finanza all'imbarcazione privata che ha trasportato un gruppo di ischitani senza Super green pass da Ischia fino a **Napoli**, per visitare le proprie famiglie. I cittadini di Ischia, accompagnati dal professore di Resistenza Radicale Davide Tutino, dal segretario del sindacato Fisi **Ciro Silvestri** e da **Nino Fusco**, vigile del fuoco della Fisi in sciopero della fame da otto giorni, sono bloccati al vento e sotto la pioggia, e non è chiaro quando potranno tornare a casa. Il gruppo di profughi rischia ormai di non rincarare e sta valutando dove trovare rifugio. All'alba di questa mattina un peschereccio è partito da Monte di Procida, alla volta dell'isola di Ischia. A bordo del peschereccio il professor studente Davide Tutino, radicale, e Nino Fusco, suo compagno nel sindacato Fisi, all'ottavo giorno di sciopero della fame per il ripristino dei diritti umani e costituzionali. L'imbarcazione ha caricato un gruppo di cittadini italiani confinati sull'isola di Ischia, a causa del decreto governativo che impedisce ai non vaccinati di lasciare le isole. L'ennesimo decreto approvato in spregio alle normative costituzionali, europee, e ordinarie, dichiarano i traghettatori, la nostra Costituzione prevede la continuità territoriale e il diritto alla mobilità. Questa norma illegittima ripristina il confino fascista, e impedisce perfino ai parlamentari delle isole di esercitare il proprio mandato, attendando ai diritti politici dell'intero elettorato. Inoltre, essi aggiungono, la stessa normativa europea che istituisce il green pass vieta ogni discriminazione dei non vaccinati, rendendo nulle le declinazioni discriminatorie del pass, introdotte in Italia. Il gruppo di ischitani sbarcato a Monte di Procida è stato accolto dal segretario vicario della Fisi, **Ciro Silvestri**. Il nostro sindacato- dichiara- rivendica l'assoluta necessità di ripristinare lo stato di diritto e la Costituzione, come premessa indispensabile per la difesa dei lavoratori e dei cittadini. Questo è il motivo del nostro presidio, di fronte alla questura di **Napoli**, in difesa della Costituzione. Davide Tutino, giunto appositamente da Roma, domanda: come è possibile che la quasi totalità dei parlamentari accetti di farsi umiliare e calpestare da un governo che agisce al di fuori del Diritto? A quale terribile ricatto obbediscono? Dobbiamo essere grati a quei parlamentari che hanno sostenuto l'iniziativa: Jessica Costanzo, Francesco Forciniti, Sara Cunial, Bianca Laura Granato. Ora più che mai, conclude Tutino, è necessario far crescere la disobbedienza al regime, raccogliendoci in una casa comune, il Comitato di Liberazione Nazionale.



Cronache Della Campania

Il rispetto della tua riservatezza è la nostra priorità

Noi e i nostri fornitori archiviamo informazioni quali cookie su un dispositivo (elo vi accediamo) e trattiamo i dati personali, quali gli identificativi unici e informazioni generali inviate da un dispositivo, per personalizzare gli annunci e i contenuti, misurare le prestazioni di annunci e contenuti, riciclare informazioni sul pubblico e anche per sviluppare e migliorare i prodotti.

Con la tua autorizzazione noi e i nostri fornitori possiamo utilizzare dati precisi di geolocalizzazione e identificazione tramite la scansione del dispositivo. Puoi fare clic per consentire a noi e ai nostri fornitori il trattamento per le finalità sopra descritte. In alternativa puoi fare clic per negare il consenso o accedere a informazioni più dettagliate e modificare le tue preferenze prima di acconsentire.

Si rende noto che alcuni trattamenti dei dati personali possono non richiedere il tuo consenso, ma hai il diritto di opporsi a tale trattamento. Le tue preferenze si applicheranno solo a questo sito web. Puoi modificare le tue preferenze in qualsiasi momento ritornando su questo sito o consultando la nostra informativa sulla riservatezza.

PIÙ OPZIONI

SOND D'ACCORDO

NON ACCETTO

SALERNO FORMAZIONE: MASTER DI ALTA FORMAZIONE PROFESSIONALE IN MANAGEMENT DEI PORTI TURISTICI

Salerno Formazione, società operante nel settore della didattica, della formazione professionale certificata secondo le normative UNI ISO 21001:2019 + UNI EN ISO 9001:2015 settore EA 37 per la progettazione ed erogazione di servizi formativi in ambito professionale e Polo di Studio Universitario di **Salerno** dell' Università eCampus, organizza il MASTER DI ALTA FORMAZIONE PROFESSIONALE IN MANAGEMENT DEI PORTI TURISTICI. Per attività di gestione dei porti e degli approdi turistici si intende quella svolta da soggetti, pubblici o privati, che in virtù di una concessione su beni demaniali marittimi predispongono le strutture atte a consentire l' utilizzazione, da parte dell' utenza, di c.d. posti barca. Il corso intende fornire una adeguata preparazione di base per creare figure professionali capaci di operare in proprio o in team nel settore del turismo nautico, e in particolar modo nella gestione dei porti turistici. I profili oggetto di qualifica sono: - Direttore del porto: figura in grado di garantire la direzione e gestione del porto in ambito amministrativo, tecnico e operativo; -Responsabile tecnico del porto: figura che organizza e coordina il lavoro degli addetti ai servizi portuali; - Addetto ai servizi portuali: figura che si occupa della gestione delle imbarcazioni attraccate e di vigilare sulle stesse durante la loro permanenza in porto. DATA INIZIO LEZIONI: 22 FEBBRAIO DURATA E FREQUENZA: Il master avrà la durata complessiva di 50 ore. Il master si svolgerà presso la sede della **Salerno** Formazione con frequenza settimanale per circa n. 3 ore lezione. E' POSSIBILE SEGUIRE LE LEZIONI, OLTRE CHE IN AULA, ANCHE IN MODALITA' E.LEARNING - ON.LINE. E' prevista solo una quota d' iscrizione di . 350,00 per il rilascio del DIPLOMA DI MASTER DI ALTA FORMAZIONE PROFESSIONALE DI PRIMO LIVELLO IN 'MANAGEMENT DEI PORTI TURISTICI' DESTINATARI: Il master è a numero chiuso ed è rivolto a n. 16 persone in possesso di diploma e/o laurea triennale e/o specialistica. CHIUSURA ISCRIZIONI: RAGGIUNGIMENTO DI MASSIMO 16 ISCRITTI PROGRAMMA DI STUDIO: MODULO 1 - LEGISLAZIONE DEL TURISMO NAUTICO -Evoluzione storica e normativa della nautica da diporto -Il codice della nautica -I contratti della nautica (locazione, noleggio, ormeggio) MODULO 2 - IL REGIME AMMINISTRATIVO DEI PORTI TURISTICI -Cenni sul demanio marittimo -Il demanio portuale -Il procedimento per le concessioni finalizzate alla realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto -La regolamentazione interna dei porti turistici MODULO 3 - LE STRUTTURE PER LA NAUTICA DA DIPORTO -Punti di ormeggio -Approdi -tipologie di porti turistici MODULO 4 - L' INFRASTRUTTURA PORTUALE - Pianificazione e progettazione del Marina -Molo e darsena -Opere di difesa -Bacino di carenaggio -Banchine e Pontili -Il dragaggio dei fondali MODULO 5 - I SERVIZI PORTUALI -Cantieristica, alaggio e varo, rimessaggio -Bunkeraggio e fornitura idrica -Ormeggio e disormeggio -Rimorchio, traino e recupero imbarcazioni -Il servizio di vigilanza -Il servizio di meteorologia -Servizi di ristorazione e catering MODULO 6 - LE



Il Nautilus

Salerno

FIGURE PROFESSIONALI OPERANTI IN UN PORTO TURISTICO -Il Direttore del porto -Il Responsabile tecnico del porto -L' Addetto ai servizi portuali -Il Marinaio di porto MODULO 7 - IL MARINA MANAGEMENT -Marketing e gestione dell' accoglienza -Il Piano Ormezzi -Il sistema di prenotazione dei posti barca -I Marina Resort -La responsabilità del gestore del porto turistico -La certificazione dei servizi portuali (SA, ISO e IQNET) MODULO 8 - SAFETY E SECURITY PORTUALE -La disciplina degli accosti e la prevenzione degli abbordi -La sicurezza nei luoghi di lavoro -Antincendio, antinfortunistica, pronto soccorso -Cybersecurity -ISPS Code e Port Facility Security Officer (PFSO) MODULO 9 - SMART & SUSTAINABLE MARINAS -L' integrazione turistica tra porti, costa e territorio -I porti turistici nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) -L' abbattimento delle barriere architettoniche Per ulteriori informazioni e/o per le iscrizioni, è possibile contattare dal lunedì al sabato dalle ore 9:00 alle 13:00 e dalle 16:00 alle 20:00 la segreteria studenti della **Salerno** formazione ai seguenti recapiti telefonici 089.2960483 e/o 338.3304185.li, negli ultimi 15 anni hanno subito una profonda trasformazione, passando da semplici ricoveri per unità da diporto, a veri e propri 'villaggi turistici', diventando porte di ingresso per il territorio di riferimento, nonché possibili strumenti della sua valorizzazione.

Stylo 24

Salerno

Fondi Zes, 136 milioni per la Campania: Salerno domina, Napoli a secco

Fondi Zes, 136 milioni per la Campania: Salerno domina, Napoli a secco

Seicentotrenta milioni di euro per gli investimenti complessivi del Pnrr nelle Zone economiche speciali (ZES). Parliamo di fondi "volti ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree Zes con la rete nazionale dei trasporti, in particolare con le reti Trans Europee". Di queste risorse, ripartite con il decreto firmato dai ministri Giovannini e Carfagna, così come si apprende dal Corriere del Mezzogiorno in un articolo a firma di Paolo Grassi, ben 136 milioni di euro sono destinati alla Campania. La regione che gli antichi romani definivano "felice" è prima in assoluto in Italia. Fondi Zes, 136 milioni per la Campania Questa in dettagli la ripartizione: area industriale di Valle Ufita: 26 milioni; porto di Salerno: 12 milioni per la metropolitana; ancora porto di Salerno (viabilità): 20 milioni; Fisciano-San Severino: 5 milioni; Battipaglia: 13 milioni; Marcianise-Maddaloni: 30 milioni; Nola: 30 milioni. Nessun progetto finanziato nell' area cittadina di Napoli. 50 milioni stanziati invece nell' area di Salerno, che fa sicuramente la voce grossa. "Ho voluto questo incontro per avviare un metodo di lavoro che giudico indispensabile per il successo del 'Programma Zes', fondato sulla condivisione di esperienze, criticità, soluzioni. Nella mia visione le otto Zes meridionali non sono otto cittadelle chiuse nelle loro mura ma otto parti di un unico processo condiviso che da qui al 2026 deve attrarre investimenti, imprese, lavoro, benessere, allo scopo di costruire un nuovo destino per il Mezzogiorno: una grande piattaforma logistica al centro degli scambi commerciali e delle relazioni nel Mediterraneo". Queste le parole di Mara Carfagna .

The screenshot shows the Stylo24 website interface. At the top, it displays the date 'giovedì 20 gennaio 2022' and social media icons. The main header features the 'STYLO24' logo and the tagline 'GIORNALE D'INCHIESTA - DIRETTO DA SIMONE DI NEO'. Below the header, there are navigation links for 'HOME', 'NOTIZIE DI ATTUALITÀ', 'NOTIZIE DI CRONACA', 'NOTIZIE DI ECONOMIA', and 'INCHIESTE E STORIA DELLA CAMBRIA'. A secondary row of links includes 'NOTIZIE DI POLITICA', 'NOTIZIE DI SOCIETÀ', 'NOTIZIE DI SPORT', and 'ADVERTISING'. A prominent banner for 'più sud in europa' is visible, along with a smaller banner for 'non più viaggi della speranza'. The main article headline reads 'Fondi Zes, 136 milioni per la Campania: Salerno domina, Napoli a secco'. Below the headline, there are social media sharing buttons for Facebook, Twitter, WhatsApp, and Telegram. A 'Di Redazione' label is present. On the right side, there is a 'Inviaci alla tua Newsletter' section with an email input field, a 'Privacy Policy' checkbox, and a WhatsApp icon.

Agenparl

Bari

COMUNICATO STAMPA- CONSUNTIVO TRAFFICI NEI CINQUE PORTI DEL SISTEMA

(AGENPARL) gio 20 gennaio 2022 I porti AdSPMAM chiudono il 2021 con un complessivo trend di crescita notevole, nonostante la pandemia; consolidando il ruolo del sistema quale hub strategico nelle reti internazionali. Cifra record per il traffico dei rotabili, oltre 300mila i mezzi transitati nel sistema. Bilancio più che positivo per i porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) che archiviano il secondo anno di pandemia con un volume complessivo di crescita di 16,82 milioni di merci movimentate, +3%, e con 4.328 accosti, il 5,3% in più rispetto all'anno precedente. Complessivamente, nei cinque porti del sistema, (Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia) i dati relativi al traffico delle merci consolidano il trend di crescita intrapreso che consente di superare nettamente non solo il 2020, anno fortemente connotato dalle restrizioni imposte dall'esplosione dell'emergenza sanitaria, ma addirittura il 2019. Nello specifico, si registrano segni decisamente positivi sia nella movimentazione delle rinfuse liquide, +2,2%, sia in quella delle merci varie in colli che hanno segnato quasi il +12% sul 2020 e hanno superato, financo, il dato del 2019 del +6,4%, con 9 milioni di tonnellate circa. L'aumento del traffico delle merci in colli è strettamente collegato all'incremento dell'8,5% sul 2020 e del 7% sul 2019 del traffico dei rotabili che, nel 2021, ha segnato la cifra record di oltre 300mila mezzi pesanti transitati nei porti del sistema. In flessione, invece, la movimentazione delle rinfuse solide, un dato che potrebbe essere generato dalla tendenza prudenziale del mercato a spostare per singolo viaggio quantitativi inferiori di merce, attraverso i general cargo, e dal processo di decarbonizzazione in atto. Segna una netta ripresa il traffico passeggeri, in tutti gli scali MAM; sebbene, le limitazioni imposte negli spostamenti dall'emergenza sanitaria non consentano, ancora, di tornare ai numeri del 2019. Nell'anno da poco concluso, infatti, è stato superato il tetto di un milione di passeggeri traghetti transitati che si traduce in un +77,5%, rispetto al 2020. I territori del sistema, inoltre, hanno accolto circa 250mila crocieristi che hanno viaggiato a bordo delle 125 navi da crociera che nel 2021 hanno scalato i porti dell'Adriatico Meridionale. Ben 108 accosti in più rispetto al 2020. Un risultato ottimo che certamente sarà brillantemente superato nel 2022, considerato che la programmazione della nuova stagione crocieristica sta già facendo registrare numeri in costante aumento. Porto di Bari: Record storico per il porto di Bari nel traffico merci. I 2.102 accosti hanno portato, infatti, ad un aumento delle tonnellate movimentate del 6,7%, rispetto al 2020, trainato dall'incremento della movimentazione dei general cargo che si è attestato al +16,3%, rispetto al 2020 e ha addirittura superato il dato del 2019 del +5,1%. Nell'anno appena trascorso, sono transitati attraverso lo scalo adriatico più di 176mila rotabili (+18% rispetto al 2020) e più di 70mila TEU. Oltre alle merci, cresce esponenzialmente il traffico



Agenparl

Bari

passaggeri, con più di 800mila passeggeri traghetti e i più di 200mila crocieristi transitati che si traducono in percentuali di crescita riferite al 2020, rispettivamente, del +98% e del +3.332%. Le elaborazioni statistiche, quindi, confermano, di fatto, le proiezioni avanzate dal Rapporto Italian Cruise Watch di Risposte Turismo che, nello scorso mese di ottobre, aveva previsto un dato consuntivo per l'anno 2021 di circa 200mila crocieristi. Numeri che hanno portato lo scalo del capoluogo di regione al terzo posto della classifica nazionale, dopo Civitavecchia e Genova.

Porto di Brindisi: Con i suoi 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate, Brindisi è il porto del sistema più performante per la movimentazione di merci, soprattutto alla rinfusa. I dati relativi all'anno appena concluso di fatto consolidano il forte trend di crescita già rilevato dallo scalo messapico nei primi mesi del 2021, un aumento che interessa il traffico sia merci, sia passeggeri. Nonostante la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato, infatti, il flusso delle merci transitate è aumentato sensibilmente; i general cargo hanno toccato la quota di ben 3 milioni di tonnellate, una crescita del +6%, rispetto al 2020 e del +8%, rispetto al 2019. Per quanto attiene, invece, il volume dei passeggeri transitati, Brindisi ha registrato un +41% per i traghetti e un +262% per le crociere.

Porto di Barletta: Il porto di Barletta, con le sue 728mila tonnellate, registra un incremento dell'1,4% rispetto al 2020 e una buona ripresa della movimentazione delle rinfuse liquide, +24% circa. Si afferma, inoltre, un sensibile aumento nel numero degli accosti che cresce del 3%.

Porto di Manfredonia: Il porto di Manfredonia è l'unico scalo del sistema a registrare una crescita anche nella movimentazione delle rinfuse solide, +4,3%. Una crescita continua e costante per lo scalo sipontino che nel 2021 ha movimentato ben 638mila tonnellate di merci con un trend che si attesta sul +3,3%, rispetto al 2020.

Schizza, inoltre, il dato relativo agli accosti delle navi da crociera, +169%, frutto dell'importante lavoro di infrastrutturazione e degli investimenti predisposti dall'AdSPMAM, finalizzati a consolidare il traffico delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso nello scalo.

Porto di Monopoli: Nel porto di Monopoli ripartono benissimo le crociere e il 2021 si chiude con un +352%, rispetto al 2020. Un dato che certamente crescerà significativamente nella prossima stagione crocieristica, attesa l'operatività del nuovo terminal di accoglienza, realizzato dall'AdSPMAM attraverso il progetto comunitario Themis, che rende lo scalo più appetibile per le compagnie che trattano il mercato delle piccole navi da crociera lusso e dei maxy yacht. Il porto di Monopoli, infine, registra un aumento del +30% degli accosti e del +27% delle merci movimentate, superando le 500mila tonnellate. Ed è solo l'inizio,- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- i dati ci confermano che siamo riusciti a tenere testa anche al Covid. Le opere di infrastrutturazione, strutturali e digitali che abbiamo già avviato e quelle in cantiere, che partiranno a breve, ci consentiranno, nell'immediato futuro, di battere tutti i record, in tutti e cinque i nostri scali. Le statistiche ci dicono che la rotta intrapresa è quella giusta e che dobbiamo continuare a solcarla. I porti-conclude Patroni Griffi- sono generatori e moltiplicatori di relazioni e, non risentendo di limiti geografici e fisici, fungono da veri poli nevralgici da cui possono dipanarsi numerose opportunità per rafforzare il sistema economico

Agenparl

Bari

dei territori interessati. Dobbiamo guardare la realtà e agire, allontanandoci dalla politica del don't look up. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle agenzie marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO. Brindisi, 20 gennaio 2022

Il Nautilus

Bari

I porti dell'Adriatico meridionale chiudono il 2021 con un bilancio più che positivo

I porti AdSPMAM chiudono il 2021 con un complessivo trend di crescita notevole, nonostante la pandemia; consolidando il ruolo del sistema quale hub strategico nelle reti internazionali. Cifra record per il traffico dei rotabili, oltre 300mila i mezzi transitati nel sistema. Bilancio più che positivo per i porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) che archiviano il secondo anno di pandemia con un volume complessivo di crescita di 16,82 milioni di merci movimentate, +3%, e con 4.328 accosti, il 5,3% in più rispetto all'anno precedente. Complessivamente, nei cinque porti del sistema, (Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia) i dati relativi al traffico delle merci consolidano il trend di crescita intrapreso che consente di superare nettamente non solo il 2020, anno fortemente connotato dalle restrizioni imposte dall'esplosione dell'emergenza sanitaria, ma addirittura il 2019. Nello specifico, si registrano segni decisamente positivi sia nella movimentazione delle rinfuse liquide, +2,2%, sia in quella delle merci varie in colli che hanno segnato quasi il +12% sul 2020 e hanno superato, financo, il dato del 2019 del +6,4%, con 9 milioni di tonnellate circa. L'aumento del traffico delle merci in colli è strettamente collegato all'incremento dell'8,5% sul 2020 e del 7% sul 2019 del traffico dei rotabili che, nel 2021, ha segnato la cifra record di oltre 300mila mezzi pesanti transitati nei porti del sistema. In flessione, invece, la movimentazione delle rinfuse solide, un dato che potrebbe essere generato dalla tendenza prudenziale del mercato a spostare per singolo viaggio quantitativi inferiori di merce, attraverso il general cargo, e dal processo di decarbonizzazione in atto. Segna una netta ripresa il traffico passeggeri, in tutti gli scali MAM; sebbene, le limitazioni imposte negli spostamenti dall'emergenza sanitaria non consentano, ancora, di tornare ai numeri del 2019. Nell'anno da poco concluso, infatti, è stato superato il tetto di un milione di passeggeri traghetti transitati che si traduce in un +77,5%, rispetto al 2020. I territori del sistema, inoltre, hanno accolto circa 250mila crocieristi che hanno viaggiato a bordo delle 125 navi da crociera che nel 2021 hanno scalato i porti dell'Adriatico Meridionale. Ben 108 accosti in più rispetto al 2020. Un risultato ottimo che certamente sarà brillantemente superato nel 2022, considerato che la programmazione della nuova stagione crocieristica sta già facendo registrare numeri in costante aumento. Porto di Bari: Record storico per il porto di Bari nel traffico merci. I 2.102 accosti hanno portato, infatti, ad un aumento delle tonnellate movimentate del 6,7%, rispetto al 2020, trainato dall'incremento della movimentazione dei general cargo che si è attestato al +16,3%, rispetto al 2020 e ha addirittura superato il dato del 2019 del +5,1%. Nell'anno appena trascorso, sono transitati attraverso lo scalo adriatico più di 176mila rotabili (+18% rispetto al 2020) e più di 70mila TEU. Oltre alle merci, cresce esponenzialmente il traffico passeggeri,



Il Nautilus

Bari

con più di 800mila passeggeri traghetti e i più di 200mila crocieristi transitati che si traducono in percentuali di crescita riferite al 2020, rispettivamente, del +98% e del +3.332%. Le elaborazioni statistiche, quindi, confermano, di fatto, le proiezioni avanzate dal Rapporto Italian Cruise Watch di Risposte Turismo che, nello scorso mese di ottobre, aveva previsto un dato consuntivo per l'anno 2021 di circa 200mila crocieristi. Numeri che hanno portato lo scalo del capoluogo di regione al terzo posto della classifica nazionale, dopo Civitavecchia e Genova. Porto di Brindisi: Con i suoi 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate, Brindisi è il porto del sistema più performante per la movimentazione di merci, soprattutto alla rinfusa. I dati relativi all'anno appena concluso di fatto consolidano il forte trend di crescita già rilevato dallo scalo messapico nei primi mesi del 2021, un aumento che interessa il traffico sia merci, sia passeggeri. Nonostante la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato, infatti, il flusso delle merci transitate è aumentato sensibilmente; i general cargo hanno toccato la quota di ben 3 milioni di tonnellate, una crescita del +6%, rispetto al 2020 e del +8%, rispetto al 2019. Per quanto attiene, invece, il volume dei passeggeri transitati, Brindisi ha registrato un +41% per i traghetti e un +262% per le crociere. Porto di Barletta: Il porto di Barletta, con le sue 728mila tonnellate, registra un incremento dell'1,4% rispetto al 2020 e una buona ripresa della movimentazione delle rinfuse liquide, +24% circa. Si afferma, inoltre, un sensibile aumento nel numero degli accosti che cresce del 3%. Porto di Manfredonia: Il porto di Manfredonia è l'unico scalo del sistema a registrare una crescita anche nella movimentazione delle rinfuse solide, +4,3%. Una crescita continua e costante per lo scalo sipontino che nel 2021 ha movimentato ben 638mila tonnellate di merci con un trend che si attesta sul +3,3%, rispetto al 2020. Schizza, inoltre, il dato relativo agli accosti delle navi da crociera, +169%, frutto dell'importante lavoro di infrastrutturazione e degli investimenti predisposti dall'AdSPMAM, finalizzati a consolidare il traffico delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso nello scalo. Porto di Monopoli: Nel porto di Monopoli ripartono benissimo le crociere e il 2021 si chiude con un +352%, rispetto al 2020. Un dato che certamente crescerà significativamente nella prossima stagione crocieristica, attesa l'operatività del nuovo terminal di accoglienza, realizzato dall'AdSPMAM attraverso il progetto comunitario Themis, che rende lo scalo più appetibile per le compagnie che trattano il mercato delle piccole navi da crociera lusso e dei maxy yacht. Il porto di Monopoli, infine, registra un aumento del +30% degli accosti e del +27% delle merci movimentate, superando le 500mila tonnellate. Ed è solo l'inizio,- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- i dati ci confermano che siamo riusciti a tenere testa anche al Covid. Le opere di infrastrutturazione, strutturali e digitali che abbiamo già avviato e quelle in cantiere, che partiranno a breve, ci consentiranno, nell'immediato futuro, di battere tutti i record, in tutti e cinque i nostri scali. Le statistiche ci dicono che la rotta intrapresa è quella giusta e che dobbiamo continuare a solcarla. I porti- conclude Patroni Griffi- sono generatori e moltiplicatori di relazioni e, non risentendo di limiti geografici e fisici, fungono da veri poli nevralgici da cui possono dipanarsi numerose opportunità per rafforzare il sistema economico

Il Nautilus

Bari

dei territori interessati. Dobbiamo guardare la realtà e agire, allontanandoci dalla politica del don't look up. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle agenzie marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

OPAM: NUMERI DA RECORD PER IL PORTO DI BARI

Sono numeri importanti quelli del **porto** di **Bari** che confermano il trend di crescita dello scalo pugliese su tutte le varie tipologie di merce e finanche sul numero dei passeggeri dei traghetti e del comparto crocieristico. Dati che vedono il **porto** di **Bari** consolidare sempre più il suo ruolo strategico regionale . La ripresa che è in corso accompagnata dal programma di realizzazione delle infrastrutture pianificati dalla ADSPMAM confermano come il **porto** di **BARI** rappresenti , senza alcun dubbio, il primo scalo turistico e commerciale regionale. La fotografia scattata è quella di un **porto** in ottima salute con dati che parlano chiaro: A fronte di un aumento del 18% di approdi rispetto al 2020 su un totale di più di 7 milioni di tonnellate nel 2021, sono state complessivamente movimentate 1,9 milioni di tonnellate di merce rinfuse solide e 5,5 milioni di merci in colli (+16,3%). Il numero dei rotabili cresce stabilmente come ogni anno : nel 2021 sono infatti stati movimentati oltre 176.000 mila unità con un aumento del 10,5% rispetto all' anno passato. Le Autostrade del Mare e i collegamenti storici con i Balcani in servizio tutto l' anno , con ampie capacità di stiva disponibili sul mercato , fanno sì che lo scalo pugliese rappresenti la scelta primaria nella catena logistica delle più importanti realtà aziendali nazionali ed internazionali. Va alla grande anche il traffico delle crociere e dei traghetti , che ha registrato dati di consuntivo positivi con un traffico totale di più di 1 milione di passeggeri con nuovo incremento del 97% rispetto al 2020 per i traghetti . L' aumento del numero dei crocieristi conferma **Bari** come una destinazione di assoluto valore turistico sulla quale hanno deciso di puntare con maggior intensità i big del settore. I porti sono degli asset strategici per la competitività del paese e per il futuro sviluppo della nostra regione e rappresentano un anello centrale al servizio della logistica e dei bisogni delle nostre imprese. Come operatori non possiamo che essere soddisfatti da tale analisi convinti da sempre come la competitività e la ricettività delle infrastrutture portuali é e sarà uno dei terreni sul quale dovrà concentrarsi il lavoro e gli sforzi di tutta la comunità portuale. OPAM.



Informazioni Marittime

Bari

Sistema porto di Bari da record nel 2021

Movimentate 16,8 milioni di tonnellate, superando i volumi del 2019. In calo le rinfuse solide

Bilancio più che positivo per i porti dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, che archiviano il secondo anno di pandemia con un volume complessivo di 16,82 milioni di merci movimentate, in crescita del 3 per cento, e 4,328 accosti, il 5,3 per cento in più rispetto all' anno precedente. Complessivamente, nei cinque porti del sistema, (Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia) i dati relativi al traffico delle merci consolidano il trend di crescita intrapreso che consente di superare nettamente non solo il 2020, anno fortemente connotato dalle restrizioni imposte dall' esplosione dell' emergenza sanitaria, ma anche il 2019. Si registrano segni positivi sia nella movimentazione delle rinfuse liquide, +2,2 per cento, che nelle merci varie in colli, che hanno segnato quasi il 12 per cento in più sul 2020, superando il 2019 del 6,4 per cento con 9 milioni di tonnellate circa movimentate. L' aumento del traffico delle merci in colli è strettamente collegato all' incremento dell' 8,5% sul 2020 e del 7% sul 2019 del traffico dei rotabili che, nel 2021, ha segnato la cifra record di oltre 300 mila mezzi pesanti transitati nei porti del sistema. In flessione, invece, la movimentazione delle rinfuse solide, un dato che potrebbe essere generato dalla tendenza prudenziale del mercato a spostare per singolo viaggio quantitativi inferiori di merce, attraverso i general cargo, e dal processo di decarbonizzazione in atto. Segna una netta ripresa il traffico passeggeri, in tutti gli scali MAM; sebbene, le limitazioni imposte negli spostamenti dall' emergenza sanitaria non consentano, ancora, di tornare ai numeri del 2019. Nell' anno da poco concluso, infatti, è stato superato il tetto di un milione di passeggeri traghetti transitati che si traduce in un +77,5%, rispetto al 2020. I territori del sistema, inoltre, hanno accolto circa 250 mila crocieristi che hanno viaggiato a bordo delle 125 navi da crociera che nel 2021 hanno scalato i porti dell' Adriatico Meridionale. Ben 108 accosti in più rispetto al 2020. Anche nel 2022 l' autorità portuale si aspetta un trend simile, considerato che la programmazione della nuova stagione crocieristica sta già facendo registrare numeri in costante aumento. «Come operatori non possiamo che essere soddisfatti da tale analisi convinti da sempre come la competitività e la ricettività delle infrastrutture portuali é e sarà uno dei terreni sul quale dovrà concentrarsi il lavoro e gli sforzi di tutta la comunità portuale», commenta in una nota l' associazione Operatori Portuali Adriatico Meridionale. Porto di Bari Record storico per il porto di Bari nel traffico merci. I 2,102 accosti hanno portato, infatti, ad un aumento delle tonnellate movimentate del 6,7%, rispetto al 2020, trainato dall' incremento della movimentazione dei general cargo che si è attestato al +16,3%, rispetto al 2020 e ha addirittura superato il dato del 2019 del +5,1%. Nell' anno appena trascorso, sono transitati attraverso lo scalo adriatico più di 176mila rotabili (+18% rispetto al 2020) e più di 70mila TEU. Oltre alle merci, cresce esponenzialmente il traffico



Informazioni Marittime

Bari

passaggeri, con più di 800mila passeggeri traghetti e i più di 200mila crocieristi transitati che si traducono in percentuali di crescita riferite al 2020, rispettivamente, del +98% e del +3.332%. Le elaborazioni statistiche, quindi, confermano, di fatto, le proiezioni avanzate dal Rapporto Italian Cruise Watch di Risposte Turismo che, nello scorso mese di ottobre, aveva previsto un dato consuntivo per l'anno 2021 di circa 200mila crocieristi. Numeri che hanno portato lo scalo del capoluogo di regione al terzo posto della classifica nazionale, dopo Civitavecchia e **Genova**.

Porto di Brindisi Con i suoi 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate, Brindisi è il porto del sistema più performante per la movimentazione di merci, soprattutto alla rinfusa. I dati relativi all'anno appena concluso di fatto consolidano il forte trend di crescita già rilevato dallo scalo messapico nei primi mesi del 2021, un aumento che interessa il traffico sia merci, sia passeggeri. Nonostante la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato, infatti, il flusso delle merci transitate è aumentato sensibilmente; i general cargo hanno toccato la quota di ben 3 milioni di tonnellate, una crescita del +6%, rispetto al 2020 e del +8%, rispetto al 2019. Per quanto attiene, invece, il volume dei passeggeri transitati, Brindisi ha registrato un +41% per i traghetti e un +262% per le crociere.

Porto di Barletta Il porto di Barletta, con le sue 728mila tonnellate, registra un incremento dell'1,4% rispetto al 2020 e una buona ripresa della movimentazione delle rinfuse liquide, +24% circa. Si afferma, inoltre, un sensibile aumento nel numero degli accosti che cresce del 3%.

Porto di Manfredonia Il porto di Manfredonia è l'unico scalo del sistema a registrare una crescita anche nella movimentazione delle rinfuse solide, +4,3%. Una crescita continua e costante per lo scalo sipontino che nel 2021 ha movimentato ben 638mila tonnellate di merci con un trend che si attesta sul +3,3%, rispetto al 2020.

Schizza, inoltre, il dato relativo agli accosti delle navi da crociera, +169%, frutto dell'importante lavoro di infrastrutturazione e degli investimenti predisposti dall'AdSPMAM, finalizzati a consolidare il traffico delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso nello scalo.

Porto di Monopoli Nel porto di Monopoli ripartono benissimo le crociere e il 2021 si chiude con un +352%, rispetto al 2020. Un dato che certamente crescerà significativamente nella prossima stagione crocieristica, attesa l'operatività del nuovo terminal di accoglienza, realizzato dall'AdSPMAM attraverso il progetto comunitario Themis, che rende lo scalo più appetibile per le compagnie che trattano il mercato delle piccole navi da crociera lusso e dei maxy yacht. Il porto di Monopoli, infine, registra un aumento del +30% degli accosti e del +27% delle merci movimentate, superando le 500mila tonnellate.

"Ed è solo l'inizio,- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- i dati ci confermano che siamo riusciti a tenere testa anche al Covid. Le opere di infrastrutturazione, strutturali e digitali che abbiamo già avviato e quelle in cantiere, che partiranno a breve, ci consentiranno, nell'immediato futuro, di battere tutti i record, in tutti e cinque i nostri scali. Le statistiche ci dicono che la rotta intrapresa è quella giusta e che dobbiamo continuare a solcarla. I porti - conclude Patroni Griffi- sono "generatori e moltiplicatori" di relazioni e, non risentendo di limiti geografici e fisici, fungono da veri poli nevralgici da cui possono dipanarsi numerose opportunità per rafforzare il sistema

Informazioni Marittime

Bari

economico dei territori interessati. Dobbiamo guardare la realtà e agire, allontanandoci dalla politica del don' t look up". I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell' AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle agenzie marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

2021 in crescita per i porti AdSp MAM

Cifra record per il traffico dei rotabili con oltre 300mila mezzi

BRINDISI Chiudono il 2021 con un complessivo trend in crescita i porti gestiti dall'AdSp MAM Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, che archiviano il secondo anno di pandemia con un volume complessivo pari a 16,82 milioni di merci movimentate, in aumento del 3%, e con 4.328 accosti, il 5,3% in più rispetto all'anno precedente. Complessivamente, nei cinque porti del sistema, (Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia) i dati relativi al traffico delle merci consolidano il trend di crescita intrapreso che consente di superare nettamente non solo il 2020, anno fortemente connotato dalle restrizioni imposte dall'esplosione dell'emergenza sanitaria, ma addirittura il 2019. Nello specifico, si registrano segni decisamente positivi sia nella movimentazione delle rinfuse liquide, +2,2%, sia in quella delle merci varie in colli che hanno segnato quasi il +12% sul 2020 e hanno superato, financo, il dato del 2019 del +6,4%, con 9 milioni di tonnellate circa. L'aumento del traffico delle merci in colli è strettamente collegato all'incremento dell'8,5% sul 2020 e del 7% sul 2019 del traffico dei rotabili che, nel 2021, ha segnato la cifra record di oltre 300mila mezzi pesanti transitati nei porti del sistema. In flessione, invece, la movimentazione delle rinfuse solide, un dato che potrebbe essere generato dalla tendenza prudenziale del mercato a spostare per singolo viaggio quantitativi inferiori di merce, attraverso i general cargo, e dal processo di decarbonizzazione in atto. Segna una netta ripresa il traffico passeggeri, in tutti gli scali MAM; sebbene, le limitazioni imposte negli spostamenti dall'emergenza sanitaria non consentano, ancora, di tornare ai numeri del 2019. Nell'anno da poco concluso, infatti, è stato superato il tetto di un milione di passeggeri traghetti transitati che si traduce in un +77,5%, rispetto al 2020. I territori del sistema, inoltre, hanno accolto circa 250mila crocieristi che hanno viaggiato a bordo delle 125 navi da crociera che nel 2021 hanno scalato i porti dell'Adriatico Meridionale. Ben 108 accosti in più rispetto al 2020. Un risultato ottimo che certamente sarà brillantemente superato nel 2022, considerato che la programmazione della nuova stagione crocieristica sta già facendo registrare numeri in costante aumento. Porto di Bari Record storico per il porto di Bari nel traffico merci. I 2.102 accosti hanno portato, infatti, ad un aumento delle tonnellate movimentate del 6,7%, rispetto al 2020, trainato dall'incremento della movimentazione dei general cargo che si è attestato al +16,3%, rispetto al 2020 e ha addirittura superato il dato del 2019 del +5,1%. Nell'anno appena trascorso, sono transitati attraverso lo scalo adriatico più di 176mila rotabili (+18% rispetto al 2020) e più di 70mila teu. Oltre alle merci, cresce esponenzialmente il traffico passeggeri, con più di 800mila passeggeri traghetti e i più di 200mila crocieristi transitati che si traducono in percentuali di crescita riferite al 2020, rispettivamente, del +98% e del +3.332%. Le elaborazioni statistiche, quindi, confermano,

Redazione

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI S.R.L.' with a navigation menu (HOME, LOGISTICA, PORTI, ALTROITALIAFORUM) and a search bar. The main article headline is '2021 in crescita per i porti AdSp MAM' with a sub-headline 'Cifra record per il traffico dei rotabili con oltre 300mila mezzi'. Below the headline is a large image of a port facility with a red ship. To the right, there is a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including '2021 in crescita per i porti AdSp MAM', 'Carichi di munizioni da La Spezia: porta Sommariva', 'Un miliardo di euro per la ripresa economica italiana', 'Il CLECAT dice la sua sul PNRR SS', and 'Carenza di personale veterinario a La Spezia'. At the bottom, there is an 'ABBONATI E EFFETTUA IL LOGIN' button and a list of 'ABBONAMENTI CONSULENTI'.

Messaggero Marittimo

Bari

di fatto, le proiezioni avanzate dal Rapporto Italian Cruise Watch di Risposte Turismo che, nello scorso mese di ottobre, aveva previsto un dato consuntivo per l'anno 2021 di circa 200mila crocieristi. Numeri che hanno portato lo scalo del capoluogo di regione al terzo posto della classifica nazionale, dopo Civitavecchia e Genova. Porto di Brindisi Con i suoi 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate, Brindisi è il porto del sistema più performante per la movimentazione di merci, soprattutto alla rinfusa. I dati relativi all'anno appena concluso di fatto consolidano il forte trend di crescita già rilevato dallo scalo messapico nei primi mesi del 2021, un aumento che interessa il traffico sia merci, sia passeggeri. Nonostante la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato, infatti, il flusso delle merci transitate è aumentato sensibilmente; i general cargo hanno toccato la quota di ben 3 milioni di tonnellate, una crescita del +6%, rispetto al 2020 e del +8%, rispetto al 2019. Per quanto attiene, invece, il volume dei passeggeri transitati, Brindisi ha registrato un +41% per i traghetti e un +262% per le crociere. Porto di Barletta Il porto di Barletta, con le sue 728mila tonnellate, registra un incremento dell'1,4% rispetto al 2020 e una buona ripresa della movimentazione delle rinfuse liquide, +24% circa. Si afferma, inoltre, un sensibile aumento nel numero degli accosti che cresce del 3%. Porto di Manfredonia Il porto di Manfredonia è l'unico scalo del sistema a registrare una crescita anche nella movimentazione delle rinfuse solide, +4,3%. Una crescita continua e costante per lo scalo sipontino che nel 2021 ha movimentato ben 638mila tonnellate di merci con un trend che si attesta sul +3,3%, rispetto al 2020. Schizza, inoltre, il dato relativo agli accosti delle navi da crociera, +169%, frutto dell'importante lavoro di infrastrutturazione e degli investimenti predisposti dall'AdSPMAM, finalizzati a consolidare il traffico delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso nello scalo. Porto di Monopoli Nel porto di Monopoli ripartono benissimo le crociere e il 2021 si chiude con un +352%, rispetto al 2020. Un dato che certamente crescerà significativamente nella prossima stagione crocieristica, attesa l'operatività del nuovo terminal di accoglienza, realizzato dall'AdSp MAM attraverso il progetto comunitario Themis, che rende lo scalo più appetibile per le compagnie che trattano il mercato delle piccole navi da crociera lusso e dei maxy yacht. Il porto di Monopoli, infine, registra un aumento del +30% degli accosti e del +27% delle merci movimentate, superando le 500mila tonnellate. Comprensibilmente soddisfatto dei risultati ottenuti, il presidente di AdSp MAM Ugo Patroni Griffi, ha dichiarato: Ed è solo l'inizio, i dati ci confermano che siamo riusciti a tenere testa anche al Covid. Le opere di infrastrutturazione, strutturali e digitali che abbiamo già avviato e quelle in cantiere, che partiranno a breve, ci consentiranno, nell'immediato futuro, di battere tutti i record, in tutti e cinque i nostri scali. Le statistiche ci dicono che la rotta intrapresa è quella giusta e che dobbiamo continuare a solcarla. I porti- conclude Patroni Griffi sono generatori e moltiplicatori di relazioni e, non risentendo di limiti geografici e fisici, fungono da veri poli nevralgici da cui possono dipanarsi numerose opportunità per rafforzare il sistema economico dei territori interessati. Dobbiamo guardare la realtà e agire, allontanandoci dalla politica del don't look up. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSp MAM sono raccolti ed elaborati

Messaggero Marittimo

Bari

dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle agenzie marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

COMUNICATO STAMPA- CONSUNTIVO TRAFFICI NEI CINQUE PORTI DEL SISTEMA

(AGENPARL) gio 20 gennaio 2022 I porti AdSPMAM chiudono il 2021 con un complessivo trend di crescita notevole, nonostante la pandemia; consolidando il ruolo del sistema quale hub strategico nelle reti internazionali. Cifra record per il traffico dei rotabili, oltre 300mila i mezzi transitati nel sistema. Bilancio più che positivo per i porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) che archiviano il secondo anno di pandemia con un volume complessivo di crescita di 16,82 milioni di merci movimentate, +3%, e con 4.328 accosti, il 5,3% in più rispetto all'anno precedente. Complessivamente, nei cinque porti del sistema, (Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia) i dati relativi al traffico delle merci consolidano il trend di crescita intrapreso che consente di superare nettamente non solo il 2020, anno fortemente connotato dalle restrizioni imposte dall'esplosione dell'emergenza sanitaria, ma addirittura il 2019. Nello specifico, si registrano segni decisamente positivi sia nella movimentazione delle rinfuse liquide, +2,2%, sia in quella delle merci varie in colli che hanno segnato quasi il +12% sul 2020 e hanno superato, financo, il dato del 2019 del +6,4%, con 9 milioni di tonnellate circa. L'aumento del traffico delle merci in colli è strettamente collegato all'incremento dell'8,5% sul 2020 e del 7% sul 2019 del traffico dei rotabili che, nel 2021, ha segnato la cifra record di oltre 300mila mezzi pesanti transitati nei porti del sistema. In flessione, invece, la movimentazione delle rinfuse solide, un dato che potrebbe essere generato dalla tendenza prudenziale del mercato a spostare per singolo viaggio quantitativi inferiori di merce, attraverso i general cargo, e dal processo di decarbonizzazione in atto. Segna una netta ripresa il traffico passeggeri, in tutti gli scali MAM; sebbene, le limitazioni imposte negli spostamenti dall'emergenza sanitaria non consentano, ancora, di tornare ai numeri del 2019. Nell'anno da poco concluso, infatti, è stato superato il tetto di un milione di passeggeri traghetti transitati che si traduce in un +77,5%, rispetto al 2020. I territori del sistema, inoltre, hanno accolto circa 250mila crocieristi che hanno viaggiato a bordo delle 125 navi da crociera che nel 2021 hanno scalato i porti dell'Adriatico Meridionale. Ben 108 accosti in più rispetto al 2020. Un risultato ottimo che certamente sarà brillantemente superato nel 2022, considerato che la programmazione della nuova stagione crocieristica sta già facendo registrare numeri in costante aumento. Porto di Bari: Record storico per il porto di Bari nel traffico merci. I 2.102 accosti hanno portato, infatti, ad un aumento delle tonnellate movimentate del 6,7%, rispetto al 2020, trainato dall'incremento della movimentazione dei general cargo che si è attestato al +16,3%, rispetto al 2020 e ha addirittura superato il dato del 2019 del +5,1%. Nell'anno appena trascorso, sono transitati attraverso lo scalo adriatico più di 176mila rotabili (+18% rispetto al 2020) e più di 70mila TEU. Oltre alle merci, cresce esponenzialmente il traffico



Agenparl

Brindisi

passaggeri, con più di 800mila passeggeri traghetti e i più di 200mila crocieristi transitati che si traducono in percentuali di crescita riferite al 2020, rispettivamente, del +98% e del +3.332%. Le elaborazioni statistiche, quindi, confermano, di fatto, le proiezioni avanzate dal Rapporto Italian Cruise Watch di Risposte Turismo che, nello scorso mese di ottobre, aveva previsto un dato consuntivo per l'anno 2021 di circa 200mila crocieristi. Numeri che hanno portato lo scalo del capoluogo di regione al terzo posto della classifica nazionale, dopo Civitavecchia e Genova.

Porto di Brindisi: Con i suoi 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate, Brindisi è il porto del sistema più performante per la movimentazione di merci, soprattutto alla rinfusa. I dati relativi all'anno appena concluso di fatto consolidano il forte trend di crescita già rilevato dallo scalo messapico nei primi mesi del 2021, un aumento che interessa il traffico sia merci, sia passeggeri. Nonostante la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato, infatti, il flusso delle merci transitate è aumentato sensibilmente; i general cargo hanno toccato la quota di ben 3 milioni di tonnellate, una crescita del +6%, rispetto al 2020 e del +8%, rispetto al 2019. Per quanto attiene, invece, il volume dei passeggeri transitati, Brindisi ha registrato un +41% per i traghetti e un +262% per le crociere.

Porto di Barletta: Il porto di Barletta, con le sue 728mila tonnellate, registra un incremento dell'1,4% rispetto al 2020 e una buona ripresa della movimentazione delle rinfuse liquide, +24% circa. Si afferma, inoltre, un sensibile aumento nel numero degli accosti che cresce del 3%.

Porto di Manfredonia: Il porto di Manfredonia è l'unico scalo del sistema a registrare una crescita anche nella movimentazione delle rinfuse solide, +4,3%. Una crescita continua e costante per lo scalo sipontino che nel 2021 ha movimentato ben 638mila tonnellate di merci con un trend che si attesta sul +3,3%, rispetto al 2020.

Schizza, inoltre, il dato relativo agli accosti delle navi da crociera, +169%, frutto dell'importante lavoro di infrastrutturazione e degli investimenti predisposti dall'AdSPMAM, finalizzati a consolidare il traffico delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso nello scalo.

Porto di Monopoli: Nel porto di Monopoli ripartono benissimo le crociere e il 2021 si chiude con un +352%, rispetto al 2020. Un dato che certamente crescerà significativamente nella prossima stagione crocieristica, attesa l'operatività del nuovo terminal di accoglienza, realizzato dall'AdSPMAM attraverso il progetto comunitario Themis, che rende lo scalo più appetibile per le compagnie che trattano il mercato delle piccole navi da crociera lusso e dei maxy yacht. Il porto di Monopoli, infine, registra un aumento del +30% degli accosti e del +27% delle merci movimentate, superando le 500mila tonnellate. Ed è solo l'inizio,- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- i dati ci confermano che siamo riusciti a tenere testa anche al Covid. Le opere di infrastrutturazione, strutturali e digitali che abbiamo già avviato e quelle in cantiere, che partiranno a breve, ci consentiranno, nell'immediato futuro, di battere tutti i record, in tutti e cinque i nostri scali. Le statistiche ci dicono che la rotta intrapresa è quella giusta e che dobbiamo continuare a solcarla. I porti-conclude Patroni Griffi- sono generatori e moltiplicatori di relazioni e, non risentendo di limiti geografici e fisici, fungono da veri poli nevralgici da cui possono dipanarsi numerose opportunità per rafforzare il sistema economico

Agenparl

Brindisi

dei territori interessati. Dobbiamo guardare la realtà e agire, allontanandoci dalla politica del don't look up. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle agenzie marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO. Brindisi, 20 gennaio 2022

Brindisi Report

Brindisi

Porto, trend in crescita: 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate nell'ultimo anno

I General Cargo hanno toccato la quota di ben 3 milioni di tonnellate, una crescita del più 6 per cento, rispetto al 2020 e del più 8 per cento, rispetto al 2019

BRINDISI - Con i suoi 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate, Brindisi è il porto del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale più performante per la movimentazione di merci, soprattutto alla rinfusa. I dati relativi all'anno appena concluso di fatto consolidano il forte trend di crescita già rilevato dallo scalo messapico nei primi mesi del 2021, un aumento che interessa il traffico sia merci, sia passeggeri. Nonostante la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato, infatti, il flusso delle merci transitate è aumentato sensibilmente; i general cargo hanno toccato la quota di ben 3 milioni di tonnellate, una crescita del più 6 per cento, rispetto al 2020 e del più 8 per cento, rispetto al 2019. Per quanto attiene, invece, il volume dei passeggeri transitati, Brindisi ha registrato un più 41 per cento per i traghetti e un più 262 per cento per le crociere. Situazione porti AdSpamam I porti AdSpamam chiudono il 2021 con un complessivo trend di crescita notevole, nonostante la pandemia; consolidando il ruolo del sistema quale hub strategico nelle reti internazionali. Cifra record per il traffico dei rotabili, oltre 300mila i mezzi transitati nel sistema. Bilancio più che positivo per i porti

dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSpmam) che archiviano il secondo anno di pandemia con un volume complessivo di crescita di 16,82 milioni di merci movimentate, più 3 per cento, e con 4.328 accosti, il 5,3 per cento in più rispetto all'anno precedente. Complessivamente, nei cinque porti del sistema, (Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia) i dati relativi al traffico delle merci consolidano il trend di crescita intrapreso che consente di superare nettamente non solo il 2020, anno fortemente connotato dalle restrizioni imposte dall'esplosione dell'emergenza sanitaria, ma addirittura il 2019. Nello specifico, si registrano segni decisamente positivi sia nella movimentazione delle rinfuse liquide, più 2,2 per cento, sia in quella delle merci varie in colli che hanno segnato quasi il più 12 per cento sul 2020 e hanno superato, financo, il dato del 2019 del più 6,4 per cento, con 9 milioni di tonnellate circa. L'aumento del traffico delle merci in colli è strettamente collegato all'incremento dell'8,5% sul 2020 e del 7 per cento sul 2019 del traffico dei rotabili che, nel 2021, ha segnato la cifra record di oltre 300mila mezzi pesanti transitati nei porti del sistema. In flessione, invece, la movimentazione delle rinfuse solide, un dato che potrebbe essere generato dalla tendenza prudenziale del mercato a spostare per singolo viaggio quantitativi inferiori di merce, attraverso i general cargo, e dal processo di decarbonizzazione in atto. Segna una netta ripresa il traffico passeggeri, in tutti gli scali Mam; sebbene, le limitazioni imposte negli spostamenti dall'emergenza sanitaria non consentano, ancora, di tornare ai numeri del 2019. Nell'anno da poco concluso, infatti,

Venerdì, 21 Gennaio 2022

Noni aperti e salvati

🔍 📄 📧

🇮🇹 🇸🇮

ATTUALITÀ

Porto, trend in crescita: 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate nell'ultimo anno

I General Cargo hanno toccato la quota di ben 3 milioni di tonnellate, una crescita del più 6 per cento, rispetto al 2020 e del più 8 per cento, rispetto al 2019

BRINDISI

Rotazione

21 gennaio 2022 10:18

🌐 📱 📧

🇮🇹 🇸🇮

🌐 📱 📧

🇮🇹 🇸🇮



BRINDISI - Con i suoi 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate, Brindisi è il porto del Sistema

Brindisi Report

Brindisi

è stato superato il tetto di un milione di passeggeri traghetti transitati che si traduce in un più 77,5 per cento, rispetto al 2020. I territori del sistema, inoltre, hanno accolto circa 250mila crocieristi che hanno viaggiato a bordo delle 125 navi da crociera che nel 2021 hanno scalato i porti dell'Adriatico Meridionale. Ben 108 accosti in più rispetto al 2020. Un risultato ottimo che certamente sarà brillantemente superato nel 2022, considerato che la programmazione della nuova stagione crocieristica sta già facendo registrare numeri in costante aumento.

Il Nautilus

Brindisi

I porti dell'Adriatico meridionale chiudono il 2021 con un bilancio più che positivo

I porti AdSPMAM chiudono il 2021 con un complessivo trend di crescita notevole, nonostante la pandemia; consolidando il ruolo del sistema quale hub strategico nelle reti internazionali. Cifra record per il traffico dei rotabili, oltre 300mila i mezzi transitati nel sistema. Bilancio più che positivo per i porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) che archiviano il secondo anno di pandemia con un volume complessivo di crescita di 16,82 milioni di merci movimentate, +3%, e con 4.328 accosti, il 5,3% in più rispetto all'anno precedente. Complessivamente, nei cinque porti del sistema, (Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia) i dati relativi al traffico delle merci consolidano il trend di crescita intrapreso che consente di superare nettamente non solo il 2020, anno fortemente connotato dalle restrizioni imposte dall'esplosione dell'emergenza sanitaria, ma addirittura il 2019. Nello specifico, si registrano segni decisamente positivi sia nella movimentazione delle rinfuse liquide, +2,2%, sia in quella delle merci varie in colli che hanno segnato quasi il +12% sul 2020 e hanno superato, financo, il dato del 2019 del +6,4%, con 9 milioni di tonnellate circa. L'aumento del traffico delle merci in colli è strettamente collegato all'incremento dell'8,5% sul 2020 e del 7% sul 2019 del traffico dei rotabili che, nel 2021, ha segnato la cifra record di oltre 300mila mezzi pesanti transitati nei porti del sistema. In flessione, invece, la movimentazione delle rinfuse solide, un dato che potrebbe essere generato dalla tendenza prudenziale del mercato a spostare per singolo viaggio quantitativi inferiori di merce, attraverso il general cargo, e dal processo di decarbonizzazione in atto. Segna una netta ripresa il traffico passeggeri, in tutti gli scali MAM; sebbene, le limitazioni imposte negli spostamenti dall'emergenza sanitaria non consentano, ancora, di tornare ai numeri del 2019. Nell'anno da poco concluso, infatti, è stato superato il tetto di un milione di passeggeri traghetti transitati che si traduce in un +77,5%, rispetto al 2020. I territori del sistema, inoltre, hanno accolto circa 250mila crocieristi che hanno viaggiato a bordo delle 125 navi da crociera che nel 2021 hanno scalato i porti dell'Adriatico Meridionale. Ben 108 accosti in più rispetto al 2020. Un risultato ottimo che certamente sarà brillantemente superato nel 2022, considerato che la programmazione della nuova stagione crocieristica sta già facendo registrare numeri in costante aumento. Porto di Bari: Record storico per il porto di Bari nel traffico merci. I 2.102 accosti hanno portato, infatti, ad un aumento delle tonnellate movimentate del 6,7%, rispetto al 2020, trainato dall'incremento della movimentazione dei general cargo che si è attestato al +16,3%, rispetto al 2020 e ha addirittura superato il dato del 2019 del +5,1%. Nell'anno appena trascorso, sono transitati attraverso lo scalo adriatico più di 176mila rotabili (+18% rispetto al 2020) e più di 70mila TEU. Oltre alle merci, cresce esponenzialmente il traffico passeggeri,



Il Nautilus

Brindisi

con più di 800mila passeggeri traghetti e i più di 200mila crocieristi transitati che si traducono in percentuali di crescita riferite al 2020, rispettivamente, del +98% e del +3.332%. Le elaborazioni statistiche, quindi, confermano, di fatto, le proiezioni avanzate dal Rapporto Italian Cruise Watch di Risposte Turismo che, nello scorso mese di ottobre, aveva previsto un dato consuntivo per l'anno 2021 di circa 200mila crocieristi. Numeri che hanno portato lo scalo del capoluogo di regione al terzo posto della classifica nazionale, dopo Civitavecchia e Genova. Porto di Brindisi: Con i suoi 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate, Brindisi è il porto del sistema più performante per la movimentazione di merci, soprattutto alla rinfusa. I dati relativi all'anno appena concluso di fatto consolidano il forte trend di crescita già rilevato dallo scalo messapico nei primi mesi del 2021, un aumento che interessa il traffico sia merci, sia passeggeri. Nonostante la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato, infatti, il flusso delle merci transitate è aumentato sensibilmente; i general cargo hanno toccato la quota di ben 3 milioni di tonnellate, una crescita del +6%, rispetto al 2020 e del +8%, rispetto al 2019. Per quanto attiene, invece, il volume dei passeggeri transitati, Brindisi ha registrato un +41% per i traghetti e un +262% per le crociere. Porto di Barletta: Il porto di Barletta, con le sue 728mila tonnellate, registra un incremento dell'1,4% rispetto al 2020 e una buona ripresa della movimentazione delle rinfuse liquide, +24% circa. Si afferma, inoltre, un sensibile aumento nel numero degli accosti che cresce del 3%. Porto di Manfredonia: Il porto di Manfredonia è l'unico scalo del sistema a registrare una crescita anche nella movimentazione delle rinfuse solide, +4,3%. Una crescita continua e costante per lo scalo sipontino che nel 2021 ha movimentato ben 638mila tonnellate di merci con un trend che si attesta sul +3,3%, rispetto al 2020. Schizza, inoltre, il dato relativo agli accosti delle navi da crociera, +169%, frutto dell'importante lavoro di infrastrutturazione e degli investimenti predisposti dall'AdSPMAM, finalizzati a consolidare il traffico delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso nello scalo. Porto di Monopoli: Nel porto di Monopoli ripartono benissimo le crociere e il 2021 si chiude con un +352%, rispetto al 2020. Un dato che certamente crescerà significativamente nella prossima stagione crocieristica, attesa l'operatività del nuovo terminal di accoglienza, realizzato dall'AdSPMAM attraverso il progetto comunitario Themis, che rende lo scalo più appetibile per le compagnie che trattano il mercato delle piccole navi da crociera lusso e dei maxy yacht. Il porto di Monopoli, infine, registra un aumento del +30% degli accosti e del +27% delle merci movimentate, superando le 500mila tonnellate. Ed è solo l'inizio,- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- i dati ci confermano che siamo riusciti a tenere testa anche al Covid. Le opere di infrastrutturazione, strutturali e digitali che abbiamo già avviato e quelle in cantiere, che partiranno a breve, ci consentiranno, nell'immediato futuro, di battere tutti i record, in tutti e cinque i nostri scali. Le statistiche ci dicono che la rotta intrapresa è quella giusta e che dobbiamo continuare a solcarla. I porti- conclude Patroni Griffi- sono generatori e moltiplicatori di relazioni e, non risentendo di limiti geografici e fisici, fungono da veri poli nevralgici da cui possono dipanarsi numerose opportunità per rafforzare il sistema economico

Il Nautilus

Brindisi

dei territori interessati. Dobbiamo guardare la realtà e agire, allontanandoci dalla politica del don't look up. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle agenzie marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

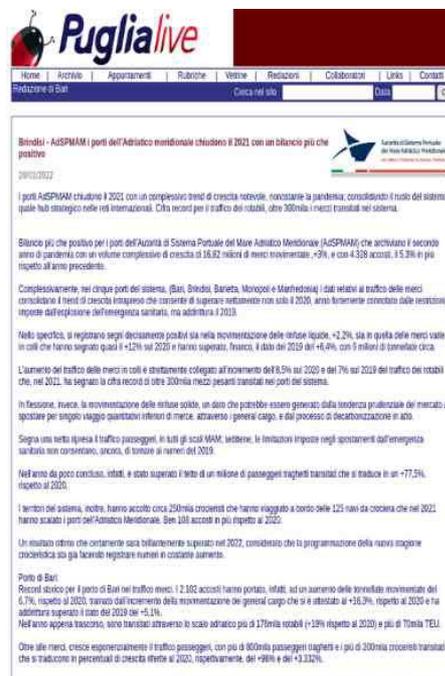
Puglia Live

Brindisi

Brindisi - AdSPMAM i porti dell'Adriatico meridionale chiudono il 2021 con un bilancio più che positivo

20/01/2022 I porti AdSPMAM chiudono il 2021 con un complessivo trend di crescita notevole, nonostante la pandemia; consolidando il ruolo del sistema quale hub strategico nelle reti internazionali. Cifra record per il traffico dei rotabili, oltre 300mila i mezzi transitati nel sistema. Bilancio più che positivo per i porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) che archiviano il secondo anno di pandemia con un volume complessivo di crescita di 16,82 milioni di merci movimentate, +3%, e con 4.328 accosti, il 5,3% in più rispetto all'anno precedente. Complessivamente, nei cinque porti del sistema, (Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia) i dati relativi al traffico delle merci consolidano il trend di crescita intrapreso che consente di superare nettamente non solo il 2020, anno fortemente connotato dalle restrizioni imposte dall'esplosione dell'emergenza sanitaria, ma addirittura il 2019. Nello specifico, si registrano segni decisamente positivi sia nella movimentazione delle rinfuse liquide, +2,2%, sia in quella delle merci varie in colli che hanno segnato quasi il +12% sul 2020 e hanno superato, financo, il dato del 2019 del +6,4%, con 9 milioni di tonnellate circa. Laumento del traffico

delle merci in colli è strettamente collegato all'incremento dell'8,5% sul 2020 e del 7% sul 2019 del traffico dei rotabili che, nel 2021, ha segnato la cifra record di oltre 300mila mezzi pesanti transitati nei porti del sistema. In flessione, invece, la movimentazione delle rinfuse solide, un dato che potrebbe essere generato dalla tendenza prudenziale del mercato a spostare per singolo viaggio quantitativi inferiori di merce, attraverso i general cargo, e dal processo di decarbonizzazione in atto. Segna una netta ripresa il traffico passeggeri, in tutti gli scali MAM; sebbene, le limitazioni imposte negli spostamenti dall'emergenza sanitaria non consentano, ancora, di tornare ai numeri del 2019. Nell'anno da poco concluso, infatti, è stato superato il tetto di un milione di passeggeri traghetti transitati che si traduce in un +77,5%, rispetto al 2020. I territori del sistema, inoltre, hanno accolto circa 250mila crocieristi che hanno viaggiato a bordo delle 125 navi da crociera che nel 2021 hanno scalato i porti dell'Adriatico Meridionale. Ben 108 accosti in più rispetto al 2020. Un risultato ottimo che certamente sarà brillantemente superato nel 2022, considerato che la programmazione della nuova stagione crocieristica sta già facendo registrare numeri in costante aumento. **Porto di Bari:** Record storico per il porto di Bari nel traffico merci. I 2.102 accosti hanno portato, infatti, ad un aumento delle tonnellate movimentate del 6,7%, rispetto al 2020, trainato dall'incremento della movimentazione dei general cargo che si è attestato al +16,3%, rispetto al 2020 e ha addirittura superato il dato del 2019 del +5,1%. Nell'anno appena trascorso, sono transitati attraverso lo scalo adriatico più di 176mila rotabili (+18% rispetto al 2020) e più di 70mila TEU. Oltre alle merci, cresce



The screenshot shows the Puglia Live website interface. At the top, there is a navigation menu with categories like Home, Archivio, Appuntamenti, Rubriche, Video, Recensioni, Collaboratori, Link, and Contatti. Below the menu is a search bar and a 'Cerca nel sito' button. The main content area features the article title 'Brindisi - AdSPMAM i porti dell'Adriatico meridionale chiudono il 2021 con un bilancio più che positivo' and a date '20/01/2022'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side of the article, there is a logo for 'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale'.

Puglia Live

Brindisi

esponenzialmente il traffico passeggeri, con più di 800mila passeggeri traghetti e i più di 200mila crocieristi transitati che si traducono in percentuali di crescita riferite al 2020, rispettivamente, del +98% e del +3.332%. Le elaborazioni statistiche, quindi, confermano, di fatto, le proiezioni avanzate dal Rapporto Italian Cruise Watch di Risposte Turismo che, nello scorso mese di ottobre, aveva previsto un dato consuntivo per anno 2021 di circa 200mila crocieristi. Numeri che hanno portato lo scalo del capoluogo di regione al terzo posto della classifica nazionale, dopo Civitavecchia e Genova. **Porto** di Brindisi: Con i suoi 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate, Brindisi è il **porto** del sistema più performante per la movimentazione di merci, soprattutto alla rinfusa. I dati relativi all'anno appena concluso di fatto consolidano il forte trend di crescita già rilevato dallo scalo messapico nei primi mesi del 2021, un aumento che interessa il traffico sia merci, sia passeggeri. Nonostante la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato, infatti, il flusso delle merci transitate è aumentato sensibilmente; i general cargo hanno toccato la quota di ben 3 milioni di tonnellate, una crescita del +6%, rispetto al 2020 e del +8%, rispetto al 2019. Per quanto attiene, invece, il volume dei passeggeri transitati, Brindisi ha registrato un +41% per i traghetti e un +262% per le crociere. **Porto** di Barletta: Il **porto** di Barletta, con le sue 728mila tonnellate, registra un incremento dell'1,4% rispetto al 2020 e una buona ripresa della movimentazione delle rinfuse liquide, +24% circa. Si afferma, inoltre, un sensibile aumento nel numero degli accosti che cresce del 3%. **Porto** di Manfredonia: Il **porto** di Manfredonia è l'unico scalo del sistema a registrare una crescita anche nella movimentazione delle rinfuse solide, +4,3%. Una crescita continua e costante per lo scalo sipontino che nel 2021 ha movimentato ben 638mila tonnellate di merci con un trend che si attesta sul +3,3%, rispetto al 2020. Schizza, inoltre, il dato relativo agli accosti delle navi da crociera, +169%, frutto dell'importante lavoro di infrastrutturazione e degli investimenti predisposti dall'AdSPMAM, finalizzati a consolidare il traffico delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso nello scalo. **Porto** di Monopoli: Nel **porto** di Monopoli ripartono benissimo le crociere e il 2021 si chiude con un +352%, rispetto al 2020. Un dato che certamente crescerà significativamente nella prossima stagione crocieristica, attesa l'operatività del nuovo terminal di accoglienza, realizzato dall'AdSPMAM attraverso il progetto comunitario Themis, che rende lo scalo più appetibile per le compagnie che trattano il mercato delle piccole navi da crociera lusso e dei maxy yacht. Il **porto** di Monopoli, infine, registra un aumento del +30% degli accosti e del +27% delle merci movimentate, superando le 500mila tonnellate. Ed è solo l'inizio,- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- i dati ci confermano che siamo riusciti a tenere testa anche al Covid. Le opere di infrastrutturazione, strutturali e digitali che abbiamo già avviato e quelle in cantiere, che partiranno a breve, ci consentiranno, nell'immediato futuro, di battere tutti i record, in tutti e cinque i nostri scali. Le statistiche ci dicono che la rotta intrapresa è quella giusta e che dobbiamo continuare a solcarla. I porti-conclude Patroni Griffi- sono generatori e moltiplicatori di relazioni e, non risentendo di limiti geografici e fisici, fungono

Puglia Live

Brindisi

da veri poli nevralgici da cui possono dipanarsi numerose opportunità per rafforzare il sistema economico dei territori interessati. Dobbiamo guardare la realtà e agire, allontanandoci dalla politica del don't look up. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle agenzie marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

Porto di Brindisi, al lavoro per il nuovo piano regolare portuale

Sarà preparato un documento condiviso con tutti gli obiettivi da definire Brindisi - Riunione tecnico-operativa tra l' Ufficio di Piano, istituito da Adspmam per la redazione del nuovo piano regolatore portuale di Brindisi, la Capitaneria di Porto di Brindisi , una rappresentanza degli operatori portuali e dei servizi tecnico-nautici del #porto, con l' obiettivo di cristallizzare strategie, interventi e opere che devono costituire i pilastri sui quali si fonderà il nuovo piano regolatore portuale. Dopo aver ascoltato i vari interventi, il presidente **Ugo Patroni Griffi** ha chiesto ai presenti di redigere un documento condiviso, nel quale vengano identificate principalmente le destinazioni funzionali delle banchine e le opere ritenute urgenti , strategiche e realizzabili per rendere totalmente fruibile lo scalo, in base ai traffici commerciali esistenti e alle nuove possibilità di sviluppo. Gli operatori, sentiti Capitaneria di Porto e servizi tecnico-nautici, consegneranno, all' Ufficio di piano, il documento , già condiviso, contenente i desiderata entro 15 giorni . Intanto, nella sede di Brindisi di Adspmam , continueranno le 'giornate dedicate all' ascolto', proprio per raggiungere un risultato finale che possa essere condiviso e completo, al fine di rendere efficiente e produttiva un' attività economica, quale un porto è. Nei prossimi giorni, si terranno nuovi incontri.

Emmanuele Gerboni



Porto di Brindisi, al lavoro per il nuovo piano regolare portuale

20 GENNAIO 2022 - Emmanuele Gerboni

COMUNICATO STAMPA- CONSUNTIVO TRAFFICI NEI CINQUE PORTI DEL SISTEMA

(AGENPARL) gio 20 gennaio 2022 I porti AdSPMAM chiudono il 2021 con un complessivo trend di crescita notevole, nonostante la pandemia; consolidando il ruolo del sistema quale hub strategico nelle reti internazionali. Cifra record per il traffico dei rotabili, oltre 300mila i mezzi transitati nel sistema. Bilancio più che positivo per i porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) che archiviano il secondo anno di pandemia con un volume complessivo di crescita di 16,82 milioni di merci movimentate, +3%, e con 4.328 accosti, il 5,3% in più rispetto all'anno precedente. Complessivamente, nei cinque porti del sistema, (Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia) i dati relativi al traffico delle merci consolidano il trend di crescita intrapreso che consente di superare nettamente non solo il 2020, anno fortemente connotato dalle restrizioni imposte dall'esplosione dell'emergenza sanitaria, ma addirittura il 2019. Nello specifico, si registrano segni decisamente positivi sia nella movimentazione delle rinfuse liquide, +2,2%, sia in quella delle merci varie in colli che hanno segnato quasi il +12% sul 2020 e hanno superato, financo, il dato del 2019 del +6,4%, con 9 milioni di tonnellate circa. L'aumento del traffico delle merci in colli è strettamente collegato all'incremento dell'8,5% sul 2020 e del 7% sul 2019 del traffico dei rotabili che, nel 2021, ha segnato la cifra record di oltre 300mila mezzi pesanti transitati nei porti del sistema. In flessione, invece, la movimentazione delle rinfuse solide, un dato che potrebbe essere generato dalla tendenza prudenziale del mercato a spostare per singolo viaggio quantitativi inferiori di merce, attraverso i general cargo, e dal processo di decarbonizzazione in atto. Segna una netta ripresa il traffico passeggeri, in tutti gli scali MAM; sebbene, le limitazioni imposte negli spostamenti dall'emergenza sanitaria non consentano, ancora, di tornare ai numeri del 2019. Nell'anno da poco concluso, infatti, è stato superato il tetto di un milione di passeggeri traghetti transitati che si traduce in un +77,5%, rispetto al 2020. I territori del sistema, inoltre, hanno accolto circa 250mila crocieristi che hanno viaggiato a bordo delle 125 navi da crociera che nel 2021 hanno scalato i porti dell'Adriatico Meridionale. Ben 108 accosti in più rispetto al 2020. Un risultato ottimo che certamente sarà brillantemente superato nel 2022, considerato che la programmazione della nuova stagione crocieristica sta già facendo registrare numeri in costante aumento. Porto di Bari: Record storico per il porto di Bari nel traffico merci. I 2.102 accosti hanno portato, infatti, ad un aumento delle tonnellate movimentate del 6,7%, rispetto al 2020, trainato dall'incremento della movimentazione dei general cargo che si è attestato al +16,3%, rispetto al 2020 e ha addirittura superato il dato del 2019 del +5,1%. Nell'anno appena trascorso, sono transitati attraverso lo scalo adriatico più di 176mila rotabili (+18% rispetto al 2020) e più di 70mila TEU. Oltre alle merci, cresce esponenzialmente il traffico



Agenparl

Manfredonia

passaggeri, con più di 800mila passeggeri traghetti e i più di 200mila crocieristi transitati che si traducono in percentuali di crescita riferite al 2020, rispettivamente, del +98% e del +3.332%. Le elaborazioni statistiche, quindi, confermano, di fatto, le proiezioni avanzate dal Rapporto Italian Cruise Watch di Risposte Turismo che, nello scorso mese di ottobre, aveva previsto un dato consuntivo per l'anno 2021 di circa 200mila crocieristi. Numeri che hanno portato lo scalo del capoluogo di regione al terzo posto della classifica nazionale, dopo Civitavecchia e Genova.

Porto di Brindisi: Con i suoi 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate, Brindisi è il porto del sistema più performante per la movimentazione di merci, soprattutto alla rinfusa. I dati relativi all'anno appena concluso di fatto consolidano il forte trend di crescita già rilevato dallo scalo messapico nei primi mesi del 2021, un aumento che interessa il traffico sia merci, sia passeggeri. Nonostante la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato, infatti, il flusso delle merci transitate è aumentato sensibilmente; i general cargo hanno toccato la quota di ben 3 milioni di tonnellate, una crescita del +6%, rispetto al 2020 e del +8%, rispetto al 2019. Per quanto attiene, invece, il volume dei passeggeri transitati, Brindisi ha registrato un +41% per i traghetti e un +262% per le crociere.

Porto di Barletta: Il porto di Barletta, con le sue 728mila tonnellate, registra un incremento dell'1,4% rispetto al 2020 e una buona ripresa della movimentazione delle rinfuse liquide, +24% circa. Si afferma, inoltre, un sensibile aumento nel numero degli accosti che cresce del 3%.

Porto di Manfredonia: Il porto di Manfredonia è l'unico scalo del sistema a registrare una crescita anche nella movimentazione delle rinfuse solide, +4,3%. Una crescita continua e costante per lo scalo sipontino che nel 2021 ha movimentato ben 638mila tonnellate di merci con un trend che si attesta sul +3,3%, rispetto al 2020.

Schizza, inoltre, il dato relativo agli accosti delle navi da crociera, +169%, frutto dell'importante lavoro di infrastrutturazione e degli investimenti predisposti dall'AdSPMAM, finalizzati a consolidare il traffico delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso nello scalo.

Porto di Monopoli: Nel porto di Monopoli ripartono benissimo le crociere e il 2021 si chiude con un +352%, rispetto al 2020. Un dato che certamente crescerà significativamente nella prossima stagione crocieristica, attesa l'operatività del nuovo terminal di accoglienza, realizzato dall'AdSPMAM attraverso il progetto comunitario Themis, che rende lo scalo più appetibile per le compagnie che trattano il mercato delle piccole navi da crociera lusso e dei maxy yacht. Il porto di Monopoli, infine, registra un aumento del +30% degli accosti e del +27% delle merci movimentate, superando le 500mila tonnellate. Ed è solo l'inizio,- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- i dati ci confermano che siamo riusciti a tenere testa anche al Covid. Le opere di infrastrutturazione, strutturali e digitali che abbiamo già avviato e quelle in cantiere, che partiranno a breve, ci consentiranno, nell'immediato futuro, di battere tutti i record, in tutti e cinque i nostri scali. Le statistiche ci dicono che la rotta intrapresa è quella giusta e che dobbiamo continuare a solcarla. I porti-conclude Patroni Griffi- sono generatori e moltiplicatori di relazioni e, non risentendo di limiti geografici e fisici, fungono da veri poli nevralgici da cui possono dipanarsi numerose opportunità per rafforzare il sistema economico

Agenparl

Manfredonia

dei territori interessati. Dobbiamo guardare la realtà e agire, allontanandoci dalla politica del don't look up. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle agenzie marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO. Brindisi, 20 gennaio 2022

Il Nautilus

Manfredonia

I porti dell'Adriatico meridionale chiudono il 2021 con un bilancio più che positivo

I porti AdSPMAM chiudono il 2021 con un complessivo trend di crescita notevole, nonostante la pandemia; consolidando il ruolo del sistema quale hub strategico nelle reti internazionali. Cifra record per il traffico dei rotabili, oltre 300mila i mezzi transitati nel sistema. Bilancio più che positivo per i porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) che archiviano il secondo anno di pandemia con un volume complessivo di crescita di 16,82 milioni di merci movimentate, +3%, e con 4.328 accosti, il 5,3% in più rispetto all'anno precedente. Complessivamente, nei cinque porti del sistema, (Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia) i dati relativi al traffico delle merci consolidano il trend di crescita intrapreso che consente di superare nettamente non solo il 2020, anno fortemente connotato dalle restrizioni imposte dall'esplosione dell'emergenza sanitaria, ma addirittura il 2019. Nello specifico, si registrano segni decisamente positivi sia nella movimentazione delle rinfuse liquide, +2,2%, sia in quella delle merci varie in colli che hanno segnato quasi il +12% sul 2020 e hanno superato, financo, il dato del 2019 del +6,4%, con 9 milioni di tonnellate circa. L'aumento del traffico delle merci in colli è strettamente collegato all'incremento dell'8,5% sul 2020 e del 7% sul 2019 del traffico dei rotabili che, nel 2021, ha segnato la cifra record di oltre 300mila mezzi pesanti transitati nei porti del sistema. In flessione, invece, la movimentazione delle rinfuse solide, un dato che potrebbe essere generato dalla tendenza prudenziale del mercato a spostare per singolo viaggio quantitativi inferiori di merce, attraverso il general cargo, e dal processo di decarbonizzazione in atto. Segna una netta ripresa il traffico passeggeri, in tutti gli scali MAM; sebbene, le limitazioni imposte negli spostamenti dall'emergenza sanitaria non consentano, ancora, di tornare ai numeri del 2019. Nell'anno da poco concluso, infatti, è stato superato il tetto di un milione di passeggeri traghetti transitati che si traduce in un +77,5%, rispetto al 2020. I territori del sistema, inoltre, hanno accolto circa 250mila crocieristi che hanno viaggiato a bordo delle 125 navi da crociera che nel 2021 hanno scalato i porti dell'Adriatico Meridionale. Ben 108 accosti in più rispetto al 2020. Un risultato ottimo che certamente sarà brillantemente superato nel 2022, considerato che la programmazione della nuova stagione crocieristica sta già facendo registrare numeri in costante aumento. Porto di Bari: Record storico per il porto di Bari nel traffico merci. I 2.102 accosti hanno portato, infatti, ad un aumento delle tonnellate movimentate del 6,7%, rispetto al 2020, trainato dall'incremento della movimentazione dei general cargo che si è attestato al +16,3%, rispetto al 2020 e ha addirittura superato il dato del 2019 del +5,1%. Nell'anno appena trascorso, sono transitati attraverso lo scalo adriatico più di 176mila rotabili (+18% rispetto al 2020) e più di 70mila TEU. Oltre alle merci, cresce esponenzialmente il traffico passeggeri,



Il Nautilus

Manfredonia

con più di 800mila passeggeri traghetti e i più di 200mila crocieristi transitati che si traducono in percentuali di crescita riferite al 2020, rispettivamente, del +98% e del +3.332%. Le elaborazioni statistiche, quindi, confermano, di fatto, le proiezioni avanzate dal Rapporto Italian Cruise Watch di Risposte Turismo che, nello scorso mese di ottobre, aveva previsto un dato consuntivo per l'anno 2021 di circa 200mila crocieristi. Numeri che hanno portato lo scalo del capoluogo di regione al terzo posto della classifica nazionale, dopo Civitavecchia e Genova. Porto di Brindisi: Con i suoi 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate, Brindisi è il porto del sistema più performante per la movimentazione di merci, soprattutto alla rinfusa. I dati relativi all'anno appena concluso di fatto consolidano il forte trend di crescita già rilevato dallo scalo messapico nei primi mesi del 2021, un aumento che interessa il traffico sia merci, sia passeggeri. Nonostante la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato, infatti, il flusso delle merci transitate è aumentato sensibilmente; i general cargo hanno toccato la quota di ben 3 milioni di tonnellate, una crescita del +6%, rispetto al 2020 e del +8%, rispetto al 2019. Per quanto attiene, invece, il volume dei passeggeri transitati, Brindisi ha registrato un +41% per i traghetti e un +262% per le crociere. Porto di Barletta: Il porto di Barletta, con le sue 728mila tonnellate, registra un incremento dell'1,4% rispetto al 2020 e una buona ripresa della movimentazione delle rinfuse liquide, +24% circa. Si afferma, inoltre, un sensibile aumento nel numero degli accosti che cresce del 3%. Porto di Manfredonia: Il porto di Manfredonia è l'unico scalo del sistema a registrare una crescita anche nella movimentazione delle rinfuse solide, +4,3%. Una crescita continua e costante per lo scalo sipontino che nel 2021 ha movimentato ben 638mila tonnellate di merci con un trend che si attesta sul +3,3%, rispetto al 2020. Schizza, inoltre, il dato relativo agli accosti delle navi da crociera, +169%, frutto dell'importante lavoro di infrastrutturazione e degli investimenti predisposti dall'AdSPMAM, finalizzati a consolidare il traffico delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso nello scalo. Porto di Monopoli: Nel porto di Monopoli ripartono benissimo le crociere e il 2021 si chiude con un +352%, rispetto al 2020. Un dato che certamente crescerà significativamente nella prossima stagione crocieristica, attesa l'operatività del nuovo terminal di accoglienza, realizzato dall'AdSPMAM attraverso il progetto comunitario Themis, che rende lo scalo più appetibile per le compagnie che trattano il mercato delle piccole navi da crociera lusso e dei maxy yacht. Il porto di Monopoli, infine, registra un aumento del +30% degli accosti e del +27% delle merci movimentate, superando le 500mila tonnellate. Ed è solo l'inizio,- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- i dati ci confermano che siamo riusciti a tenere testa anche al Covid. Le opere di infrastrutturazione, strutturali e digitali che abbiamo già avviato e quelle in cantiere, che partiranno a breve, ci consentiranno, nell'immediato futuro, di battere tutti i record, in tutti e cinque i nostri scali. Le statistiche ci dicono che la rotta intrapresa è quella giusta e che dobbiamo continuare a solcarla. I porti- conclude Patroni Griffi- sono generatori e moltiplicatori di relazioni e, non risentendo di limiti geografici e fisici, fungono da veri poli nevralgici da cui possono dipanarsi numerose opportunità per rafforzare il sistema economico

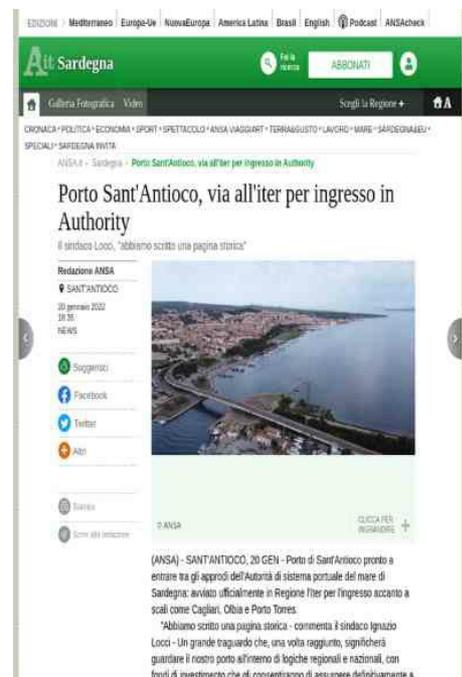
Il Nautilus

Manfredonia

dei territori interessati. Dobbiamo guardare la realtà e agire, allontanandoci dalla politica del don't look up. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle agenzie marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

Porto Sant' Antioco, via all' iter per ingresso in Authority

(ANSA) - SANT' ANTIOCO, 20 GEN - Porto di Sant' Antioco pronto a entrare tra gli approdi dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna: avviato ufficialmente in Regione l' iter per l' ingresso accanto a scali come Cagliari, Olbia e Porto Torres. "Abbiamo scritto una pagina storica - commenta il sindaco Ignazio Locci - Un grande traguardo che, una volta raggiunto, significherà guardare il nostro porto all' interno di logiche regionali e nazionali, con fondi di investimento che gli consentiranno di assurgere definitivamente a scalo di riferimento per tutto il territorio circostante". A novembre la richiesta, ora il conto alla rovescia. Il Comune nel 2019 ha approvato la presa d' atto della variante al piano regolatore del porto, che prevede la suddivisione delle aree portuali salvaguardando l' attività della pesca, la produzione commerciale e concedendo ampi spazi alla cantieristica e ai posti barca da diporto, nonché ai servizi che faranno da collegamento al centro urbano. "Questa pianificazione - spiega l' assessore all' Urbanistica Francesco Garau - sarà la base di partenza per lo sviluppo del porto". Per l' assessore regionale Quirico Sanna, "il porto di Sant' Antioco diventerà un porto di interesse nazionale. Le caratteristiche dello scalo antiochense non sono quelle di un piccolo porto: riteniamo, infatti, che la posizione strategica di Sant' Antioco possa essere di supporto al porto di Cagliari". (ANSA).



Sea Reporter

Olbia Golfo Aranci

Alis Channel Talk : Sfide, opportunità e impegni nel 2022

Il 2022 si presta ad essere un anno decisivo per la ricezione dei fondi del Pnrr, con oltre ulteriori finanziamenti di carattere ordinario, alla base del processo di trasformazione del nostro Paese. La modernizzazione che guarda alle infrastrutture e al sistema logistico, alle imprese e alla semplificazione della pubblica amministrazione, si posiziona al centro della competitività del Made in Italy all' interno dello scenario globale. Questi i temi della nuova puntata di ACT (Alis Channel Talk), condotta da Antonio Errigo , che sarà trasmessa in rete da stasera alle ore 21:00 sui canali di Alis Channel (www.alischannel.it , Youtube, Facebook, Alis app). Il programma ha visto la partecipazione negli studi di Roma dell' On. Andrea Romano , Deputato Commissione Trasporti , di Rosario Russo , Area Manager di WeUnit e in collegamento con **Massimo Deiana** , Presidente **AdSP Mare** di **Sardegna** .

Redazione Seareporter.it



Messina Today

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

I piani di Vincenzo Franza sullo Stretto,

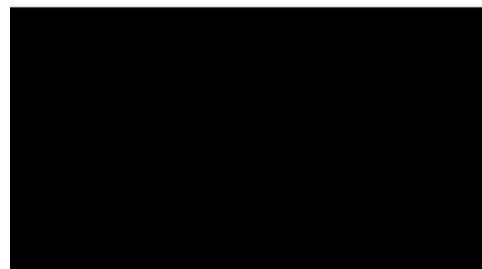
L'amministratore di Caronte & Tourist non commenta il ricorso al Tar contro il bando distribuito in lotti della rada San Francesco, uno già assegnato alla sua società. Il programma sconti ha anche obiettivi di riavvicinamento economico delle due sponde

No comment sul ricorso al Tar contro il bando e in particolare contro la distribuzione in lotti della rada San Francesco come voluto dall'Autorità portuale del presidente Mario Mega. I primi due sono stati già assegnati proprio alla Caronte & Tourist e alla Comet. L'amministratore delegato della società privata di navigazione, Vincenzo Franza, ha parlato solo e soltanto degli sconti per attraversare lo Stretto e per la Messina-Salerno. Obiettivo dei "tagli" ai costi dei tagliandi anche il rilancio dei rapporti commerciali tra la Sicilia e in particolare Messina con la provincia di Reggio Calabria. "Abbiamo lanciato anche una tariffa per stimolare la conurbazione tra Messina e Reggio per ripristinare le abitudini di un tempo" - ha detto Franza.

Venerdì, 21 Gennaio 2022

14:29 Notizie da social network

📄 📷 📧
🔍 Anelli



I piani di Vincenzo Franza sullo Stretto, "Ripristinare le abitudini commerciali con Reggio Calabria"

L'amministratore di Caronte & Tourist non commenta il ricorso al Tar contro il bando distribuito in lotti della rada San Francesco, uno già assegnato alla sua società. Il programma sconti ha anche obiettivi di riavvicinamento economico delle due sponde.

MT

Messina Today

20 gennaio 2022 15:08

📄

📷

📧

🔍

No comment sul ricorso al Tar contro il bando e in particolare contro la distribuzione in lotti della rada San Francesco come voluto dall'Autorità portuale del presidente Mario Mega. I primi due sono stati già

MSC Seascapes aperte le vendite per la stagione inaugurale ai Caraibi

20 Jan, 2022 Ginevra, MSC Crociere ha aperto le vendite per MSC Seascapes, la seconda nave di nuova generazione Seaside EVO attualmente in costruzione presso gli stabilimenti Fincantieri in Italia che sarà consegnata a fine novembre 2022. La nave salperà da Miami a partire da dicembre 2022 per effettuare la sua stagione inaugurale ai Caraibi e arricchirà ulteriormente la già ampia offerta per gli ospiti di MSC Crociere in questa popolare regione. MSC Seascapes offrirà due diversi itinerari di 7 notti da PortMiami: Caraibi orientali: con scali a Ocean Cay MSC Marine Reserve e Nassau alle Bahamas, San Juan a Porto Rico e Puerto Plata nella Repubblica Dominicana Caraibi occidentali: con tappe a Ocean Cay MSC Marine Reserve, Cozumel in Messico, George Town nelle Isole Cayman e Ocho Rios in Giamaica È possibile prenotare anche la vacanza a bordo di altre due navi della flotta che partiranno dagli Stati Uniti con itinerari ai Caraibi in inverno: MSC Divina e MSC Meraviglia . La prima farà base a PortMiami con un nuovo programma di partenze di venerdì o lunedì tra cui: 10 notti in Giamaica, Colombia, Panama e Costa Rica Minicrociere di 3 o 4 notti alle Bahamas con scalo a Nassau e pernottamento alla Riserva Marina Ocean Cay MSC Crociere di 7 notti in Belize, Honduras, Messico e Ocean Cay MSC Meraviglia, invece, avrà come homeport Port Canaveral. Il nuovo porto vicino a Orlando, in Florida, rientra nei piani di espansione di MSC Crociere in questa regione. Da ottobre 2022 MSC Meraviglia alternerà: Mini-crociere alle Bahamas che includono una tappa presso Ocean Cay MSC Marine Reserve Crociere di 7 notti che includono Cozumel e Costa Maya in Messico, Belize e Ocean Cay Tutti i membri del Voyagers Club che prenotano una crociera a bordo di MSC Seascapes prima del 31 gennaio 2022, beneficeranno del consueto sconto del 5% più un'ulteriore riduzione del 5% per le prenotazioni anticipate, oltre a godere di doppi punti Voyagers Club. I membri dal Silver al Diamond avranno anche un credito di bordo di 50 a persona. Flessibilità di prenotazione gratuita Tutti gli ospiti che prenotano prima del 31 marzo 2022 avranno la tranquillità garantita dalla formula prenotazione flessibile - che dà possibilità di riprogrammare gratuitamente la crociera fino a 15 giorni prima della partenza. Maggiori dettagli su MSC Seascapes: Progettata per collegare gli ospiti con il mare: Le navi Seaside EVO sono un'evoluzione dell'innovativa e popolare classe Seaside con nuove caratteristiche, spazi ed esperienze emozionanti per gli ospiti. MSC Seascapes rende omaggio alla bellezza dell'oceano con un design innovativo che consente agli ospiti di poter godere di una vista mozzafiato sul mare. Come per la gemella MSC Seashore, il 65% degli spazi pubblici di MSC Seascapes è stato completamente reimmaginato, portando l'esperienza degli ospiti ad un livello successivo e offrendo la possibilità di vivere il mare come mai prima d'ora: 2.270 cabine con 12 diversi tipologie di comfort e suite con balcone, comprese le ambite suite di poppa 11 punti di ristoro, 19 bar e lounge con possibilità per



Corriere Marittimo

Focus

mangiare e bere all' aperto 6 piscine, tra cui una splendida piscina infinity di poppa con un' incredibile vista sull' oceano L' MSC Yacht Club più grande e lussuoso della flotta MSC Crociere, che offre circa 3.000 mq di spazio con ampie viste sull' oceano dai ponti di prua della nave Un' ampia promenade sul lungomare ancora più vicina all' acqua, che si estende per quasi 540 metri Uno spettacolare Ponte dei Sospiri con pavimento in vetro sul ponte 16 con una vista unica sull' oceano Tecnologia ambientale a prova di futuro: Le tecnologie ambientali di MSC Seascope includono sistemi di riduzione catalitica selettiva su ciascuno dei quattro motori Wartsila 14V 46F per ridurre le emissioni di ossido di azoto fino al 90% convertendo il gas in azoto innocuo e acqua. Il sistema ibrido di pulizia dei gas di scarico della nave elimina il 98% di ossido di zolfo dalle emissioni. La nave è dotata dei migliori sistemi di trattamento delle acque reflue con standard di purificazione superiori alla maggior parte degli impianti di trattamento delle acque reflue sulla terraferma ed è anche dotata di sistemi avanzati di gestione dei rifiuti, sistemi di trattamento delle acque di zavorra approvati dalla Guardia Costiera degli Stati Uniti, sistemi di ultima tecnologia per la prevenzione degli scarichi di olio dai locali macchine e vari miglioramenti efficaci di efficienza energetica - dai sistemi di recupero del calore all' illuminazione a LED in grado di risparmiare energia. La nave sarà dotata di un sistema di gestione del rumore irradiato sott' acqua per ridurre e isolare i potenziali effetti sui mammiferi marini.

Informare

Focus

Kuehne+Nagel attiva un indicatore sui tempi di attesa delle portacontainer ai porti

Attualmente - ha sottolineato l'azienda - il problema è circa 12 volte più grave rispetto alla normalità. Il gruppo logistico Kuehne+Nagel ha attivato, per la propria clientela, un indicatore sui tempi di attesa delle navi portacontainer per accedere ai porti. L'indice è definito in maniera semplice, ma efficace: per una portacontainer da 10.000 teu in attesa da 12 giorni di entrare in un porto, ad esempio, l'indice è di 120.000 teu/giorni di attesa, mentre per una nave da 5.000 teu che attende da 10 giorni di entrare nello stesso porto l'indice è di 50.000 teu. Relativamente a questi due esempi, il tempo totale di attesa è di 170.000 teu/giorni. L'indicatore è disponibile per i porti di Prince Rupert, Vancouver/Seattle, Oakland, Los Angeles/Long Beach, New York, Savannah, Hong Kong, Shanghai/Ningbo e Rotterdam/Anversa. Kuehne+Nagel ha reso noto che, relativamente a questi scali portuali, attualmente il tempo di attesa complessivo è di 11,6 milioni di teu/giorni e permane ad un livello costantemente elevato. L'azienda ha specificato che, a testimonianza delle attuali disfunzioni della supply chain mondiale, in tempi normali in questi porti i giorni di attesa sarebbero complessivamente inferiori a un milione di teu. Inoltre Kuehne+Nagel ha precisato che attualmente circa l'80% del problema è incentrato sui porti nordamericani. Motivando la decisione di definire il nuovo indicatore, Otto Schacht, consigliere d'amministrazione di Kuehne+Nagel International, ha spiegato che «le informazioni sul trend fornite dall'indicatore migliorano la capacità dei nostri clienti di prevedere e pianificare probabili impatti futuri sulla loro supply chain e di identificare la migliore linea d'azione».

The screenshot shows a news article on the 'informARE' website. The article title is 'Kuehne+Nagel attiva un indicatore sui tempi di attesa delle portacontainer ai porti'. The sub-headline reads: 'Attualmente - ha sottolineato l'azienda - il problema è circa 12 volte più grave rispetto alla normalità'. The main text explains that Kuehne+Nagel has created an indicator for container waiting times at ports. It provides examples: a 10,000 TEU container waiting 12 days results in an index of 120,000 TEU/days, while a 5,000 TEU container waiting 10 days results in an index of 50,000 TEU. The total waiting time for these examples is 170,000 TEU/days. The indicator is available for ports including Prince Rupert, Vancouver/Seattle, Oakland, Los Angeles/Long Beach, New York, Savannah, Hong Kong, Shanghai/Ningbo, and Rotterdam/Anversa. The article notes that currently, the total waiting time at these ports is 11.6 million TEU/days, which is significantly higher than the normal level of one million TEU/days. The article also mentions that approximately 80% of the problem is concentrated in North American ports. A quote from Otto Schacht, Kuehne+Nagel International's administrative advisor, states that the indicator helps clients better predict and plan for future supply chain impacts and identify the best course of action.

Lo scorso anno i porti cinesi hanno collezionato una notevole quantità di nuovi record storici

Il traffico negli scali marittimi è aumentato del +5,2%, con un +4,6% delle sole merci internazionali. Lo scorso anno i porti cinesi hanno movimentato un traffico delle merci record pari a 15,54 miliardi di tonnellate di carichi, con un incremento del +6,8% sul 2020 quando era stato registrato il precedente picco storico. Nel 2021 anche i soli volumi di traffico movimentati dai porti marittimi e dagli inland port nazionali hanno segnato nuovi record storici essendo stati pari rispettivamente a 9,97 miliardi di tonnellate e 5,57 miliardi di tonnellate, con crescita del +5,2% e del +9,9% sul 2020 quando erano stati ottenuti entrambi i precedenti record. Nel 2021, inoltre, sia i soli volumi di traffico con l'estero movimentati dai porti cinesi sia quelli delle merci movimentate in ambito nazionale hanno raggiunto nuovi picchi storici, superando in entrambi i casi quelli ottenuti nel 2020. Lo scorso anno il traffico internazionale è ammontato globalmente a 4,70 miliardi di tonnellate (+4,5%), di cui 4,19 miliardi di tonnellate movimentate dai porti marittimi (+4,6%) e 509 milioni di tonnellate dai porti interni (+3,7%). Nel 2021 il traffico nazionale si è attestato a 10,85 miliardi di tonnellate (+7,9%), di cui 5,78 miliardi di tonnellate movimentate dai porti marittimi (+5,6%) e 5,06 miliardi dagli inland port (+10,6%). In più, nel solo secondo semestre del 2021 i porti cinesi hanno stabilito il nuovo record storico di traffico semestrale delle merci con 7,90 miliardi di tonnellate movimentate, con un rialzo del +1,3% sulla seconda metà del 2020 quando era stato stabilito il precedente record. Nuovo record semestrale che è tale anche sia per i soli porti marittimi, che nel periodo luglio-dicembre del 2021 hanno movimentato 5,01 miliardi di tonnellate di merci (+0,6%), sia per i porti interni che hanno movimentato 2,89 miliardi di tonnellate (+2,7%). Non costituisce, invece, un nuovo record il traffico di merci internazionali movimentati dai porti cinesi nel secondo semestre del 2021 (il record è stato segnato nel primo semestre dell'anno) che è stato pari a 2,34 miliardi di tonnellate (+0,2%), di cui 2,09 miliardi di tonnellate di carichi movimentate dai porti marittimi (+1,0%) e 248 milioni di tonnellate dai porti interni (-6,1%). Nella seconda metà del 2021, invece, le merci nazionali hanno registrato il nuovo record semestrale con 5,56 miliardi di tonnellate (+1,8%), con nuovi record sia dei volumi movimentati dai porti marittimi che dagli inland port, pari rispettivamente a 2,92 miliardi di tonnellate (+0,3%) e 2,64 miliardi di tonnellate (+3,6%). Nel solo quarto trimestre del 2021 i porti cinesi hanno movimentato 4,00 miliardi di tonnellate di merci, volume che rappresenta un aumento del +1,3% sul corrispondente periodo del 2020 e il nuovo record per questo periodo dell'anno, di cui 2,51 miliardi di tonnellate di merci internazionali (+2,1%) e 1,48 miliardi di merci internazionali (+0,1%), volume quest'ultimo che costituisce il nuovo record trimestrale assoluto per questo flusso di traffico. Nell'intero 2021 i porti cinesi hanno segnato



Lo scorso anno i porti cinesi hanno collezionato una notevole quantità di nuovi record storici

Il traffico negli scali marittimi è aumentato del +5,2%, con un +4,6% delle sole merci internazionali

Lo scorso anno i porti cinesi hanno movimentato un traffico delle merci record pari a 15,54 miliardi di tonnellate di carichi, con un incremento del +6,8% sul 2020 quando era stato registrato il precedente picco storico. Nel 2021 anche i soli volumi di traffico movimentati dai porti marittimi e dagli inland port nazionali hanno segnato nuovi record storici essendo stati pari rispettivamente a 9,97 miliardi di tonnellate e 5,57 miliardi di tonnellate, con crescita del +5,2% e del +9,9% sul 2020 quando erano stati ottenuti entrambi i precedenti record.

Nel 2021, inoltre, sia i soli volumi di traffico con l'estero movimentati dai porti cinesi sia quelli delle merci movimentate in ambito nazionale hanno raggiunto nuovi picchi storici, superando in entrambi i casi quelli ottenuti nel 2020. Lo scorso anno il traffico internazionale è ammontato globalmente a 4,70 miliardi di tonnellate (+4,5%), di cui 4,19 miliardi di tonnellate movimentate dai porti marittimi (+4,6%) e 509 milioni di tonnellate dai porti interni (+3,7%). Nel 2021 il traffico nazionale si è attestato a 10,85 miliardi di tonnellate (+7,9%), di cui 5,78 miliardi di tonnellate movimentate dai porti marittimi (+5,6%) e 5,06 miliardi dagli inland port (+10,6%).

In più, nel solo secondo semestre del 2021 i porti cinesi hanno stabilito il nuovo record storico di traffico semestrale delle merci con 7,90 miliardi di tonnellate movimentate, con un rialzo del +1,3% sulla seconda metà del 2020 quando era stato stabilito il precedente record. Nuovo record semestrale che è tale anche sia per i soli porti marittimi, che nel periodo

Informare

Focus

anche il nuovo record storico di traffico annuale dei container che è stato pari a 282,7 milioni di teu (+7,0%), con nuovi record sia del traffico containerizzato movimentato dai porti marittimi che ha totalizzato 249,3 milioni di teu (+6,4%) sia del traffico dei container movimentato dagli inland port che è stato pari a 33,4 milioni di teu (+11,3%). Nel 2021 i porti cinesi ad aver movimentato il maggior volume di traffico complessivo delle merci sono stati Ningbo-Zhoushan con 1,22 miliardi di tonnellate (+4,4%), Tangshan con 722,4 milioni di tonnellate (+2,8%), Shanghai con 698,3 milioni di tonnellate (+7,3%), Qingdao con 630,3 milioni di tonnellate (+4,3%), Guangzhou con 623,7 milioni di tonnellate (+1,8%), Rizhao con 541,2 milioni di tonnellate (+9,1%), Tianjin con 529,5 milioni di tonnellate (+5,3%) e Yantai con 423,4 milioni di tonnellate (+6,0%). Relativamente al solo traffico dei container movimentato lo scorso anno, i maggiori flussi di traffico containerizzato sono stati movimentati dai porti di Shanghai con 47,0 milioni di teu (+8,1%), Ningbo-Zhoushan con 31,1 milioni di teu (+8,2%), Shenzhen con 28,8 milioni di teu (+8,4%), Guangzhou con 24,2 milioni di teu (+4,4%), Qingdao con 23,7 milioni di teu (+7,7%), Tianjin con 20,3 milioni di teu (+10,5%) e Xiamen con 12,0 milioni di teu (+5,6%).

TeleBorsa

Focus

Migliori e peggiori Trasporti Turismo

New York: allunga il passo Royal Caribbean Cruises

(Teleborsa) - Seduta decisamente positiva per la seconda più grande compagnia di crociere al mondo , che tratta in rialzo del 3,70%. L' analisi del titolo eseguita su base settimanale mette in evidenza la trendline rialzista di Royal Caribbean Cruises più pronunciata rispetto all' andamento del World Luxury Index . Ciò esprime la maggiore appetibilità verso il titolo da parte del mercato. La struttura di medio periodo resta connotata positivamente, mentre segnali di contrazione emergono per l' impostazione di breve periodo costretta a confrontarsi con la resistenza individuata a quota 86,01 USD. Ottimale ancora il ruolo funzionale di supporto offerto da 82,43. Complessivamente il contesto generale potrebbe giustificare una continuazione della fase di consolidamento verso quota 80,21.

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, it displays the date 'Giovedì 20 Gennaio 2022, ore 10:45' and the site logo 'teleborsa'. Below the logo is a navigation menu with options like 'NOTIZIE', 'QUOTAZIONI', 'RUBRICHE', 'AGENDA', 'VIDEO', 'ANALISI TECNICA', 'STRUMENTI', and 'GUIDE'. The main article title is 'New York: allunga il passo Royal Caribbean Cruises'. A sub-header reads 'Migliori e peggiori: Trasporti, Turismo: 20 gennaio 2022 - 18:00'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. A line chart is included, comparing 'Royal Caribbean' (blue line) and 'Bollinger bands' (orange lines) from 22/10 to 20/01. The chart shows the stock price fluctuating between the Bollinger bands, with a notable peak around late October/early November. The text below the chart states: '(Teleborsa) - Seduta decisamente positiva per la seconda più grande compagnia di crociere al mondo, che tratta in rialzo del 3,70%. L'analisi del titolo eseguita su base settimanale mette in evidenza la trendline rialzista di Royal Caribbean Cruises più pronunciata rispetto all'andamento del World Luxury Index. Ciò esprime la maggiore appetibilità verso il titolo da parte del mercato.'